

Mötesbok: Kommunstyrelsens planeringsutskott (2026-06-09)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Datum: 2026-06-09

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Beslutsärenden

56/26 Uppmaning till handling för cirkulärt byggande	3
57/26 Tilläggsavtal till optionsavtal för del av fastigheten Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3 (Hamrinsberget)	19
58/26 Inriktningsbeslut om parkeringsreservat	53
59/26 Exploateringsavtal för Ersmark 6:37 och 21:1	56

Informationsärenden

60/26 KSPLU Informationsärenden 2026-06-09	72
--	----

Anmälningensärenden

61/26 Anmälningensärenden 2026-06-09	73
--------------------------------------	----

Tjänsteskrivelse

2026-05-27

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00563

Uppmaning till handling för cirkulärt byggande**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att ställa sig bakom ” Uppmaning till handling för cirkulärt byggande” enligt ärendets bilagor.

att uppdra till kommunstyrelsens planeringsutskotts ordförande att underteckna uppropet för Umeå kommuns räkning.

Ärendebeskrivning

Bakom uppropet står Köpenhamn, Wien, Amsterdam, Åbo, Tammerfors, Helsinki, Växjö, Aarhus, Utrecht, Milano, île de France, ICLEI Europe med flera.

Uppropet riktar sig till Europeiska kommissionen, Europeiska rådet och Europaparlamentet med en uppmaning att tydligt erkänna cirkulärt byggande som en central del av Europas konkurrenskraft, resiliens i resursförsörjningen och möjligheten att nå klimatmålen. Samtidigt förbereder kommissionen ny cirkulär lagstiftning (Circular Economy Act), med planerad presentation under tredje kvartalet. Detta skapar ett viktigt tillfälle för Europa att stärka förutsättningarna för samt effektivisera cirkulära arbetssätt inom byggande, renovering och rivning – inte minst ur ett naturresurs- och resiliensperspektiv.

Uppropet ligger i linje med Umeå kommuns inriktningsmål 4, kommunens engagemang i Nätverket för hållbart byggande och pågående satsningar inom återbruk och cirkulärt byggande.

Beslutsunderlag

- Signature form - Joint Call for Action on Circular Construction
- Info sheet Call for Action on Circular Construction 2026
- Call for Action on Circular Construction

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00563

Beredningsansvariga

Liv Öberg

Mikael Brändström

Beslutet ska skickas till

Strategisk utveckling

Liv Öberg

Utvecklingsstrateg

Mikael Brändström

Utvecklingsdirektör



The Capital Region
of Denmark

Signature form - Joint Call for Action on Circular Construction

By signing this declaration, we call on the EU institutions to make circular construction a cornerstone of the upcoming Circular Economy Act to face the raw materials crisis experienced by European cities and regions.

Insert the representative's signature in the space below:

Signature of representative

Insert the English title of signatory and English title of organisation below:

Title of signatory and title of organisation to be displayed

An initiative launched by the Capital Region of Denmark and
the Greater Copenhagen EU Office.

A joint call for action on circular construction 2026

Background: Why a joint call for action on circular construction?

The European Commission is preparing a legislative act on circular economy – the Circular Economy Act (CEA). This is a critical opportunity to act, enabling and streamlining circular construction, renovation and demolition practices. The act is planned for proposal in 2026 (3rd quarter), followed by negotiations between the European Parliament and Council. During this time, frontrunner cities and regions need to stand together and urge EU level decision-makers to take ambitious steps and steer the EU towards circular construction.

We must ensure the CEA includes ambitious goals for circular construction. Failing to act creates growing risks for our regions and cities:

- ➔ Economic concerns: the status quo harms competitiveness as the construction sector faces rising material prices and supply chain challenges.
- ➔ Resource scarcity: opening of new quarries closer to cities is increasingly politically unpopular as availability of materials like sand and gravel worsens.
- ➔ Climate goals: we cannot meet our climate targets without tackling climate emissions and waste from construction.

OUR SOLUTION: a joint call for a stronger CEA

To capture the attention of the Commission, the Council, and the European Parliament, we need a public **"joint call for action"** launched by frontrunner capital cities and regions, as well as signed and supported by all ambitious local and regional leaders, who call for circular construction.

By uniting our voices, we create the necessary political weight to secure an ambitious European framework for circular construction as this can help with resource scarcity, climate emissions, waste management, environmental impacts, local security concerns and competitiveness.

Our goal is to create maximum publicity. The call for action will be publicly delivered to the EU institutions at a high-profile event ahead of the CEA negotiations (expected from Q3 2026).

YOUR ACTION: Become a Co-Signatory

We want to involve and include as many signatory cities and regions as we can, to put as much weight behind the call for the EU to elevate circular construction in the Circular Economy Act 2026 as possible.

Adding your organisations' name to the joint call for action on circular construction will position you along frontrunner cities and regions and amplify the collective call for the EU to take ambitious action on circular construction with a stronger EU framework.

An initiative launched by the Capital Region of Denmark and the Greater Copenhagen EU Office.

Info sheet for cities and regions

February 2026



The Call for Action serves as a collective expression of support and a means of enhancing visibility, particularly by highlighting the importance of circular construction within the planned Circular Economy Act. **Its signature does not entail any financial or personnel-related commitments.**

Contact for further information: CircularConstructionCall2026@cphoffice.eu or contact Astrid Heide Ottosen (aho@cphoffice.eu) and Daniel Enslev (dae@cphoffice.eu) directly, on behalf of **The Capital Region of Denmark.**

An initiative launched by the Capital Region of Denmark and the Greater Copenhagen EU Office.

Call for Action

to make the Circular Economy Act
an enabler for circular construction
to face the raw materials crisis



The Capital Region
of Denmark



Région
Île-de-France

metropool
regioamsterdam



City of
Vienna



Local Governments
for Sustainability
EUROPE



COPENHAGEN
CITY OF COPENHAGEN

✘ City of
✘ Amsterdam
✘

We, Leaders from Cities and Regions in Europe,

Call on the EU to make circular construction a cornerstone of the upcoming Circular Economy Act and ensure European competitiveness, supply security and climate leadership.

The raw material crisis already affects Europe

Europe faces increasing concerns over competitiveness, security of supply, sustainability and access to raw materials.

Cities and Regions experience this first-hand:

The construction sector **struggles with finding raw materials**, increasing transportation costs and emissions, large volumes of waste and rising raw material prices. This slows down growth and competitiveness while creating dependencies: some regions already import over 60% of construction materials, while 40% of all EU waste comes from construction and demolition.

This 'waste' represents **valuable materials, but they are downcycled and outpriced by artificially cheaper virgin materials**. Existing buildings are torn down instead of being deconstructed for reuse, surplus soil is discarded, concrete and bricks are crushed and used for backfilling. Virgin raw material prices do not reflect social conflicts, environmental degradation, emissions and land use dilemmas caused by their extraction.

However, **current market failures prevent a circular transition** since circular materials face higher costs through fragmented markets, low volumes, labour-intensive processes, lack of transparency, and regulatory barriers. Despite technical feasibility for 10-15% of building materials to be reused, the reuse of building materials remains near zero. **Without EU action, we will waste Europe's raw materials.**

The raw material crisis undermines these fundamental EU goals:

- **Economic competitiveness and growth**
- **Strategic autonomy and resilience**
- **Climate neutrality by 2050**

A historic opportunity: Circular construction as an answer to multiple crises

The forthcoming EU Circular Economy Act (CEA) represents our chance to transform how Europe builds. It is key to recognise that this is **fundamental to European security of supply, competitiveness, and climate leadership, and not just about the environment.**

Cities and regions are ready to lead this transformation. We are piloting circular concrete programmes, demonstrating circular and bio-based construction practices, and aim to reduce unsustainable primary raw material use by 2030.

The EU needs a strong European legal framework to make circular construction the norm and scale up circular solutions.

OUR CALL FOR EU ACTION

1. Focusing on reducing material and land consumption

The EU should **shift the focus from recycling and recovery to reuse and reduction.** Responding to the Council conclusions from June 2024, the CEA should establish legally binding material footprint reduction targets at the EU level. Sub-targets for specific categories should be developed. Just like materials, land is a finite resource. The CEA should be aligned with the EU soil strategy to contribute to the no net land take trajectory, by exploring sufficiency approaches and reducing virgin material needs through circular construction.

2. Creating market demand through public procurement

The EU should **introduce circularity criteria in public procurement to complement price criteria.** With 14% of the EU's GDP being spent annually through public procurement, it can create and shape markets. All public construction projects for buildings and infrastructure should, where technically feasible and supported by regional or local material availability, define targets for circularity – for example, minimum shares of recycled or reused materials. These targets should be adjusted and increased over time as availability and feasibility improve. Other circularity criteria such as for bio-based materials, regenerative and sufficiency-oriented measures, durability, repairability as well as design flexibility for future

reuse, repurposing and refurbishment should be included.

The EU should **make preliminary market dialogues for large projects the norm**. By engaging potential bidders, contracting authorities can embed circular requirements that are ambitious yet achievable and therefore gradually promote the transition to a circular construction sector.

The EU should **encourage the procurement of pre-demolition and pre-renovation audits**. Public authorities can ensure that materials are reused for future construction through pre-renovation audits, or pre-demolition audits for buildings that cannot be renovated or retrofitted. The EU should establish the necessary foundations – such as definitions of technical requirements, standards, and guidelines to enable efficient implementation of such audits, without making the procedures longer or more bureaucratic.

The EU should **monitor the circular impact of construction projects**. To ensure that public procurement delivers best value-for-money, monitoring and reporting mechanisms need to be implemented at the local and national level. Metrics to assess the circular impact of large construction projects should be integrated into the EU Public Procurement Data Space (PPDS) to provide an EU-wide overview.

3. Revising and harmonising end-of-waste criteria

The EU should **revise and harmonise end-of-waste criteria and remove legal barriers to the use of and trade with secondary raw materials**. Construction waste, demolition waste and surplus soil should by default be classified as a resource and by-product, not waste. Furthermore, end-of-waste criteria should be harmonised in the EU to allow for economies of scale and transnational secondary raw material markets. This harmonisation should involve developing separate targets for non-hazardous construction and demolition waste according to the waste hierarchy (reuse, recycling, backfilling) alongside a common methodology for calculation.

4. Supporting the competitiveness of secondary and biobased raw materials

The EU should **accelerate, support and equip European digital marketplaces for secondary raw materials**. While secondary raw materials are starting to be collected, stored and treated for reuse, the construction sector faces market fragmentation, price distortions in raw materials, as well as limited data on

and access to secondary raw materials across Member States. The EU should accelerate and progress digital product passports for construction materials as well as donor-building platforms and support the creation of European marketplaces and databases for the construction sector to access existing and future secondary raw material volumes across borders.

The EU should **support the development of physical infrastructure**. The circular transition needs locations for storage and processing of growing secondary raw material streams to close, slow and narrow material loops. These locations should be interconnected through a sustainable infrastructure. Interregional circularity strategies should ensure that spatial needs, material availability, sustainability and employment, amongst others, are taken into account.

The EU should **promote and support development and use of bio-based building materials**. Bio-based materials contribute to sustainable and locally sourced construction. Bio-based materials such as wood and bio-based insulation materials can be grown in Europe, capture and store carbon during their growth, offer a healthier indoor climate and are safer for construction workers to install.

The EU should **prioritise product requirements and circularity standards**. Specifically, the EU should prioritise the development of product requirements for the most used building materials to increase legal clarity and cross-border trade of secondary construction materials. The EU should also fast-track the development of circularity standards to remove market entry barriers for innovative products and ensure that circular performance is consistently measured and transparently reported.

The EU should **support and accelerate education and re-skilling of the workforce needed to facilitate the circular transition of construction and housing**. We call for EU-backed re-skilling programmes and digital tools that boost productivity across the sector.

We already commit significant resources and innovative capacity to this transition. Cities and regions implement circular procurement, establish material hubs, and continue to innovate and demonstrate circular construction at scale. But we cannot succeed alone.

The EU needs a strong legal framework to make circular construction the norm. The Circular Economy Act must recognise construction's central role in European competitiveness, resource security and decarbonisation. Together, we can transform Europe's urgent raw material crisis into a circular economy success story, realising competitiveness and climate goals for Europe.

The transition to circular construction is inevitable given the finite nature of raw materials. The choice is to lead this transformation or be forced into it by an uncontrolled material crisis.

We choose to lead. We call on the European Union to join us.

Signatories




The Capital Region of Denmark

Lars Gaardhøj
Chairman of the Regional Council and of the Executive Committee, Capital Region of Denmark




Metropolitan Region Amsterdam

Esther Rommel
Board Member of the Metropolitan Region of Amsterdam and Regional Minister of the Province of Noord-Holland, the Netherlands




City of Amsterdam

Zita Pels
Deputy Mayor, Sustainability, the Netherlands




City of Copenhagen

Line Barfod
Mayor of the Climate, Environment and Technical Administration, City of Copenhagen, Denmark




ICLEI Europe

Matthew Bach
Managing Director of ICLEI Europe, signed as a network organisation




Île-de-France

Yann Wehring
Vice-President of the Île-de-France Region responsible for Ecological Transition, Climate and Biodiversity, France




City of Vienna

Kathrin Gaál
Deputy Mayor, Executive City Councillor for Housing, Housing Construction, Urban Renewal and Women's Issues, Austria




City of Vienna

Mag. Jürgen Czernohorszky
Executive City Councillor for Climate, Environment, Democracy and Personnel, Austria



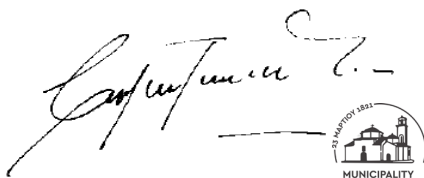

Municipality of Wiltz

Patrick Comes
Mayor of the Municipality of Wiltz, Luxembourg




Municipality of Kozani

Ioannis Kokkaliaris
Mayor of Kozani, Greece




Municipality of Kalamata

Vassilis Papaefstathiou
Deputy Mayor of Strategic Planning and Climate Neutrality, Greece




Region of Helsinki Uusimaa

Tuija Telén
Regional Mayor, Helsinki Uusimaa Regional Council, Finland




City of Aarhus

Ditte Hvidegaard Nielsen
Department manager, Strategic Urban Development, Denmark




City of Turku

Piia Elo
Mayor of Turku, Finland



City of Vitoria-Gasteiz

Borja Rodríguez Ramajo
President of the Environmental Studies Centre (CEA) of Vitoria-Gasteiz City Council, Spain




Comune di Milano

Elena Grandi
Deputy Mayor for Environment and Public Green Areas, Comune di Milano, Italy



City of Tampere



Ilkka Porttikivi

Deputy Mayor of the Urban Environment and Infrastructure Services, Finland



City of Helsinki



Daniel Sazonov

Mayor of Helsinki, Finland



Municipality of Växjö



Malin Lauber

Mayor of the Municipality of Växjö, Sweden



Greater Athens Region



Nikolaos Chardalias

Governor of Attica, the Greater Athens Region, Greece



Région Grand-Est



François Werner

Vice-President for Ecological and Energy Transition, Région Grand-Est, France



East and North Finland



Kari Aalto

Director of the East and North Finland EU Office



City of Utrecht



Susanne Schilderman

Deputy Mayor for Circular



City of Fontenay-sous-Bois



Jean-Philippe Gautrais

Mayor of Fontenay-sous-Bois, France



City of Champcueil



Sandrine Jacquet

Mayor of Ville de Champcueil, France



Universitätsstadt Tübingen



Boris Palmer

Lord Mayor of Universitätsstadt Tübingen, Germany

H.Link 

City of Haar

Hannah Link
Climate Protection Manager, Office for the
Environment and Circular Economy, Germany



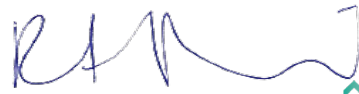

City of Rotterdam

Chantal Zeegers
Vice Mayor for Climate, Building and Housing, City of
Rotterdam, the Netherlands

Region of Southern Denmark

Bo Libergren
Chairman of the Regional Council and the
Executive Committee, Region of Southern
Denmark

Region of Kainuu

Riika Pirkkalainen
Regional Mayor of the Regional Council of Kainuu,
Finland

Region of Lapland

Dr. Hannu Takkula
Regional Governor of Lapland, Finland

Region of North Karelia

Markus Hirvonen
Regional Mayor of the Region of North Karelia,
Finland



Region of Oulu

Jussi Rämets
Region Mayor of Oulu Region, Finland

Region of North Savo

Tytti Määttä
Regional Mayor for North Savo Regional Council,
Finland

Region of South Savo

Dr. Heini Utunen
Regional Mayor for South Savo Regional Council,
Finland

Region of Central Ostrobothnia

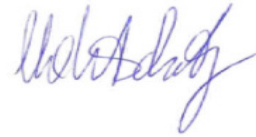
Jyrki Kaiponen
Regional Mayor of Central Ostrobothnia, Finland



midt Region
Midtjylland

Region of Central Denmark

Anders G. Christensen
Chairman of the Regional Council, Central
Denmark Region



City of Recklinghausen

Christina Kutschaty
Technical Deputy Mayor for Planning and Urban
Development, Germany



 NORTH DENMARK
REGION

Region of North Denmark

Mads Duedahl
Chairman of the Regional Council, Northern
Denmark Region



Region of Värmland

Erik Evestam
Chairman of the board for Regional Development,
Region of Värmland, Sweden



STADT  FRANKFURT AM MAIN
Dezernat für Bildung, Immobilien und Neues Bauen

City of Frankfurt am Main

Sylvia Weber
Head of Department for Education, Real Estate and
New Construction, City of Frankfurt am Main,
Germany




Comunidad
de Madrid

Community of Madrid

Cristina Aparicio
Director General of Energy Transition and
Circular Economy, Community of Madrid, Spain



LES CANAUX

Association Les Canaux

Marie Floquet
Executive Director of the Association Les Canaux,
France

François BOURVIC


SPL MARNE-AU-BOIS

SPL Marne-au-Bois

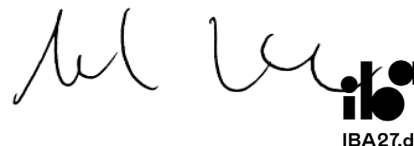
François Bourvic
CEO of SPL Marne-au-Bois




IBA27.de

Stadregion Stuttgart

Dr. Gabriele König
Managing Director, International Building
Exhibition 2027 Stadregion Stuttgart GmbH,
Germany



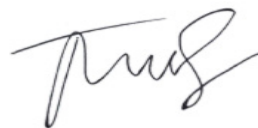

IBA27.de

Stadregion Stuttgart

Andreas Hofer
Artistic Director, CEO, International Building
Exhibition 2027 Stadregion Stuttgart GmbH,
Germany



Loop Your Spare Ltd
Sergio Rojas Buitrago
Director at Loop Your Spare Limited



EcoFellows Ltd
Tiina Sarkkinen
CEO of EcoFellows Ltd, Finland



Business Skive
Mikael Oddershede
Business Developer, Business Skive,
Denmark



Danish Waste and Resource Industry
Niels Bukholt
Head of Secretariat, Danish Waste and Resource
Industry, Denmark



Cluster Eau-Milieux-Sols
Laurent Dechesne
Executive Director of Cluster EMS, France

Diariennr: KS-2026/00558

Tilläggsavtal till optionsavtal för del av fastigheterna Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3 (Hamrinsberget)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att godkänna tilläggsavtal med Balticgruppen AB enligt bilaga.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun och Uminova Fastighets AB träffade 2003-12-09 optionsavtal omfattande kommunal mark på Hamrinsberget inom fastigheterna Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3. Därefter avtalade parterna 2005-09-13 om ett tillägg till avtalet där den ursprungliga optionsperioden om fyra år ersattes med en tidsfrist kopplad till detaljplanen. 2009-10-07 tecknades avtal om överföring av optionsavtalet från Uminova Fastighets AB till Balticgruppen AB. I avtalet preciserades optionens giltighetstid till sex månader efter att detaljplaneärendet avgjorts genom lagakraftvunnet beslut. Parterna är eniga om att 2003 års optionsavtal därmed fortfarande är giltigt.

Avsikten med tilläggsavtalet är att anpassa ovan nämnda avtal till gällande lagstiftning och tydliggöra förutsättningarna för planering av kommunal infrastruktur för att därigenom öka genomförbarheten för projektet.

Närmare villkor i tilläggsavtalet framgår av bilaga.

Beslutsunderlag

- Tilläggsavtal
- Optionsavtal inkl. tillägg 2009

Beredningsansvariga

Nicholas Bolving, Sandrine Enbuska Rivoire

Beslutet ska skickas till

Sandrine Enbuska Rivoire

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00558

Nicholas Bolving
Enhetschef exploatering

Sandrine Enbuska Rivoire
Mark- och
exploateringsingenjör

Umeå kommun och Uminova Fastighets AB träffade 2003-12-09 optionsavtal omfattande kommunal mark på Hamrinsberget inom fastigheterna Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3. Därefter avtalade parterna 2005-09-13 om ett tillägg till avtalet där den ursprungliga optionsperioden om fyra år ersattes med en tidsfrist kopplad till detaljplanen. 2009-10-07 tecknades avtal om överföring av optionsavtalet från Uminova Fastighets AB till Balticgruppen AB. I avtalet preciseras optionens giltighetstid till sex månader efter att detaljplaneärendet avgjorts genom lagakraftvunnet beslut. Parterna är eniga om att 2003 års optionsavtal därmed fortfarande är giltigt.

För att anpassa ovan nämnda avtal till gällande lagstiftning och för att tydliggöra förutsättningarna för planering av kommunal infrastruktur har Umeå kommun (212000-2627), nedan *kommunen*, och Balticgruppen AB (556197-8734) enats om följande tillägg till optionsavtalet.

TILLÄGGSAVTAL

Kostnader

Med ändring av vad som anges i optionsavtalet i fråga om kostnadsansvar gäller att kommunen beslutar om, ansvarar för och bekostar utbyggnad av kommunal infrastruktur inom och i anslutning till detaljplaneområdet. Kommunen beslutar om, ansvarar för och bekostar eventuell flytt av eller anpassningar för anläggningar inom detaljplaneområdet.

Markpris

Med ändring av vad som anges i optionsavtalet i fråga om markpris gäller att markpriset ska baseras på en eller flera oberoende expertvärderingar av den bygggrätt som detaljplanen medger. Kommunen bekostar och ansvarar för att ta fram en sådan marknadsvärdesbedömning.

Genomförande av detaljplan

Etappindelning m. fl. genomförandefrågor kommer att preciseras i ett genomförandeavtal som tecknas i samband med antagande av detaljplanen.

Tilläggsavtalets giltighet

Detta tilläggsavtal gäller under förutsättning att det godkänns av Umeå kommun i behörig ordning.

Detta avtal har upprättats i två lika exemplar och parterna har tagit var sitt.

Umeå 2026 -

För Umeå kommun

.....
Nicholas Bolving
Enhetschef exploatering

.....
Sandrine Enbuska Rivoire
Mark- och exploateringsingenjör

Umeå 2026 - 05-26

För Balticgruppen AB

.....

Lars Carlstedt
VD och koncernchef














Ärende KS000411/2003

[Arkiverat]

[Skickat till arbetsgrupp]

[Avslutat]

Diarieplan: *	259 Exploatering - övrigt
Ärendetext: *	Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3 (Hamrinsberget) - markanvisning optionsavtal med Uminova Fastighets AB
Datum: *	2003-06-10
Från:	
Dölj enligt PUL:	Nej
Statistikkod:	
Arbetsgrupp:	KS Mex Arbetsgrp
Fördelare:	
Handläggare:	Björn Johansson/SLK/Umea Ethel Eriksson/SLK/Umea
Avslutat:	2010-11-02 14:03:05
Avslutat av:	Björn Johansson
Orsak:	
Anteckningar:	

Länk	Datum	Händelsetext
	2009-10-15	Näringslivs- och planeringsutskottets beslut 2009-10-06 § 178
	2009-10-08	Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3 - Avtal
	2009-10-08	AVTAL
	2009-09-29	Stadsledningskontorets skrivelse till Näringslivs- och planeringsutskottet samt bilaga (Nytt avtalsförslag)
	2005-09-21	Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3 (Hamrinsberget) - Tillägg till optionsavtal
	2005-08-18	Stadsledningskontorets skrivelse till PLU
	2005-08-18	Planeringsutskottets beslut 2005-08-09 § 102
	2004-01-07	Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3, org.avtal och PLU:s beslut till Uminova
	2003-12-09	Planeringsutskottets beslut § 187
	2003-10-30	Planeringsutskottets beslut 2003-10-21, § 154
	2003-10-15	Stadsledningskontorets förslag till beslut
	2003-08-06	Yttrande betr markanvisning Hamrinsberget
	2003-06-10	Sofiehem 2:1, 3:4 och Stadsliden 2:3 - begäran om markanvisning

UMEÅ KOMMUN
Kommunstyrelsens näringslivs- och
planeringsutskott

PROTOKOLL
2009-10-06

7 (23)

NP § 178

2003.411

259

Överföring av optionsavtal, Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2009-09-29 följande:

Bakgrund

Gällande optionsavtal träffades 2003-12-09 med ett tillägg 2005-09-13. Avtalspart är Uminova Fastighets AB som är helägt av Balticgruppen AB. Bolaget har nu framställt önskemål om att överföra optionen till Balticgruppen AB. Det nya avtalsförslaget tillmötesgår detta önskemål och innehåller dessutom ett förtydligande avseende optionens giltighetstid.

NP

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar

att träffa avtal om överföring av optionsavtalet avseende kommunens markinnehav på Hamrinsberget enligt bifogat tjänsteförslag.

Justeringsmännens sign

Utdragsbestyrkande



PROTOKOLL

1(23)

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott

2009-10-06

Plats och tid Kommunstyrelsens sammanträdesrum
Klockan 13.15 – 16.00


Beslutande Lennart Holmlund, ordförande
Anders Ågren
Christer Lindvall
Anders Sellström
Pernilla Djärv
Alireza Mosahafi
Åsa Ögren, tjug ersättare

Ersättare
(ej tjänstgörande)

Övriga närvarande Se sid 2

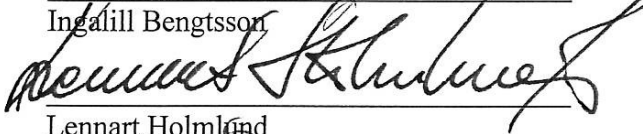
Utsetts att justera Anders Ågren (M)

Underskrifter
Sekreterare

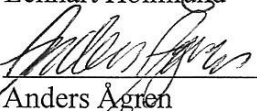

Ingalill Bengtsson

Paragrafer 175 - 190

Ordförande


Lennart Holmlund

Justerande


Anders Ågren

BEVIS

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott

Sammanträdesdatum

2009-10-06

Datum för anslags uppsättande

2009-10-14

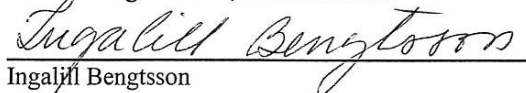
Datum för anslags nedtagande

2009-11-05

Förvaringsplats för protokollet

Stadsledningskontoret, nämndskansliet

Underskrift


Ingalill Bengtsson

Björn Johansson
SLK Utveckling

2009-09-29

KS000411/2003

Överföring av optionsavtal, Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott beslutar

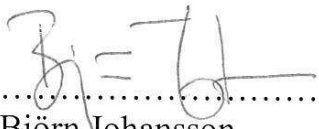
att träffa avtal om överföring av optionsavtalet avseende kommunens markinnehav på Hamrinsberget enligt bifogat tjänsteförslag.

Bakgrund

Gällande optionsavtal träffades 2003-12-09 med ett tillägg 2005-09-13. Avtalspart är Uminova Fastighets AB som är helägt av Balticgruppen AB. Bolagen har nu framställt önskemål om att överföra optionen till Balticgruppen AB. Det nya avtalsförslaget tillmötesgår detta önskemål och innehåller dessutom ett förtydligande avseende optionens giltighetstid.

STADSLEDNINGSKONTORET


.....
Jan Björinge
Stadsdirektör


.....
Björn Johansson

Bifogas: Nytt avtalsförslag, gällande optionsavtal med tilläggsavtal

KS 411/2003

Bakgrund

212000-2627 Umeå kommun och 556269-4728 Uminova Fastighets AB har 2003-12-09 träffat optionsavtal omfattande kommunal mark på Hamrinsberget inom fastigheterna Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3. Därefter har parterna 2005-09-13 avtalat om ett tillägg till det ursprungliga avtalet. Kopia av optionsavtalet och tilläggsavtalet bifogas.

Uminova Fastighets AB som är helägt av 556197-8734 Balticgruppen AB har till kommunen framställt önskemål om att optionsavtalet skall överföras till Balticgruppen AB och att optionen således skall gälla till förmån för Balticgruppen AB. Mot ovanstående bakgrund har parterna träffat följande

AVTAL

Ny avtalspart

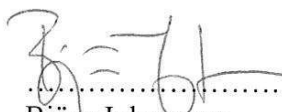
Optionsavtalet skall härnäst gälla mellan Umeå kommun och Balticgruppen AB. Avtalet mellan Uminova Fastighets AB och Umeå kommun upphör samtidigt att gälla.

Optionens giltighetstid

Nedanstående ersätter vad som överenskommits i tilläggsavtalet 2005-09-13.

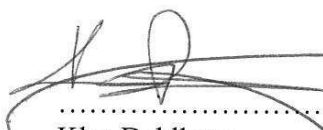
Umeå kommun och Balticgruppen AB överenskommer härmed om följande vad gäller optionens giltighetstid. Balticgruppen ABs option förfaller om bolaget inte ansökt om detaljplan för hela optionsområdet senast sex månader efter det att den fördjupade översiktsplan för universitets- och sjukhusområdet som är under framtagande beslutats av kommunfullmäktige. Under optionstiden skall detaljplaneprocessen genomföras innehållande bland annat sedvanlig dialog med sökanden varefter beslut i detaljplaneärendet fattas av kommunen. Optionen gäller till sex månader efter det att detaljplaneärendet avgjorts genom lagakraftvunnet beslut.

Umeå den 2009-10-07



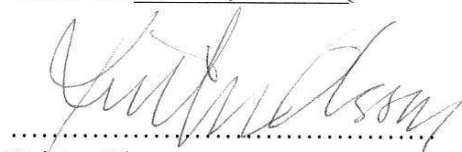
 Björn Johansson,
 Umeå kommun

Umeå den 2009-09-29



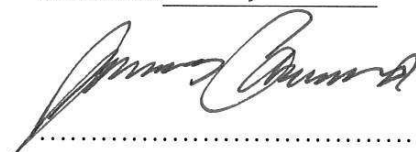
 Klas Dahlberg,
 Uminova Fastighets AB

Umeå den 24/9-09



 Krister Olsson,
 Balticgruppen AB

Umeå den 24/9-09



 Jonas Olsson,
 Uminova Fastighets AB

Björn Johansson
SLK Utveckling

2009-09-29

KS000411/2003

Överföring av optionsavtal, Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3

Förslag till beslut

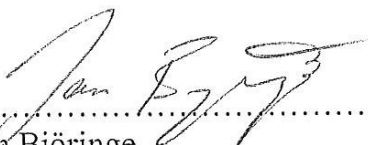
Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott beslutar

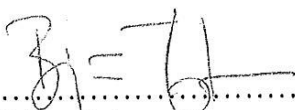
att träffa avtal om överföring av optionsavtalet avseende kommunens markinnehav på Hamrinsberget enligt bifogat tjänsteförslag.

Bakgrund

Gällande optionsavtal träffades 2003-12-09 med ett tillägg 2005-09-13. Avtalspart är Uminova Fastighets AB som är helägt av Balticgruppen AB. Bolagen har nu framställt önskemål om att överföra optionen till Balticgruppen AB. Det nya avtalsförslaget tillmötesgår detta önskemål och innehåller dessutom ett förtydligande avseende optionens giltighetstid.

STADSLEDNINGSKONTORET


.....
Jan Björinge
Stadsdirektör


.....
Björn Johansson

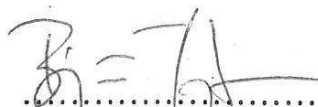
Bifogas: Nytt avtalsförslag, gällande optionsavtal med tilläggsavtal

Tillägg till optionsavtal, Hamrinsberget

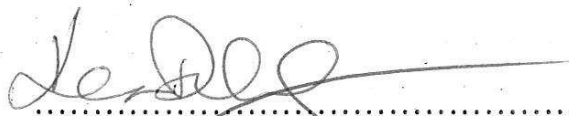
Umeå kommun har genom beslut i Kommunstyrelsens planeringsutskott 2003-10-21 givit Uminova Fastighets AB en option på kommunal mark på Hamrinsberget. Parterna har numera enats om följande tillägg till avtalet.

Målsättningen är att den detaljplaneprocess som optionsavtalet föreskriver skall vara fullbordad inom den avtalade optionsperioden. Detaljplaneprocessen bör emellertid synkroniseras med den förestående fördjupningen av översiktsplanen för universitets- och sjukhusområdet samt den pågående sjukhusplaneringen. Därmed kan viss tidsförskjutning uppkomma. Om beslut i detaljplaneärendet inte skulle ha vunnit laga kraft inom den i avtalet föreskrivna fyraårsperioden, skall optionsperioden anses förlängd till dess detaljplaneärendet avgjorts genom lagakraftvunnet beslut under förutsättning att tidsutdräkten inte är förorsakad av Uminova Fastighets AB.

Umeå 2005-09 -13



Björn Johansson
Umeå kommun



Klas Dahlberg
Uminova Fastighets AB

2005-06-30

KS 000414/2003

Björn Johansson
SLK Utveckling

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Tillägg till optionsavtal, del av Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3

Förslag till beslut

Planeringsutskottet beslutar


att uppdra åt Stadsledningskontoret att teckna tilläggsavtal med Uminova Fastighets AB avseende option på Hamrinsberget enligt bifogat förslag

Bakgrund

Avsikten med aktuellt optionsavtal är att Uminova Fastighets AB i detaljplan skall kunna pröva en exploatering av Hamrinsberget med inriktning på universitetsnära lokaler. Optionstiden sattes till fyra år. Numera står det klart att detaljplaneärendet avseende Hamrinsberget måste samordnas med pågående sjukhusplanering och ny fördjupad översiktsplan för universitets- och sjukhusområdet. I och med detta kommer detaljplaneärendet att inledas senare än vad som tidigare förutsatts. Förslaget till tillägg innebär ett förtydligande av att optionen gäller tills detaljplaneärendet avgjorts genom lagakraftvunnet beslut även om detta skulle ske efter fyraårsperiodens utgång.

STADSLEDNINGSKONTORET


Jan Björinge
Stadsdirektör


Björn Johansson
Mark & exploateringschef

Bifogas: Förslag på tilläggsavtal samt ursprungligt avtal

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

4 (15)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

2005-08-09

PLU § 102

2003.411

259

Tillägg till optionsavtal, del av Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2005-06-30 följande:

Bakgrund

Avsikten med aktuellt optionsavtal är att Uminova Fastighets AB i detaljplan skall kunna pröva en exploatering av Hamrinsberget med inriktning på universitetsnära lokaler. Optionstiden sattes till fyra år. Numera står det klart att detaljplaneärendet avseende Hamrinsberget måste samordnas med pågående sjukhusplanering och ny fördjupad översiktsplan för universitets- och sjukhusområdet. I och med detta kommer detaljplaneärendet att inledas senare än vad som tidigare förutsatts. Förslaget till tillägg innebär ett förtydligande av att optionen gäller tills detaljplaneärendet avgjorts genom lagakraftvunnet beslut även om detta skulle ske efter fyraårsperiodens utgång.

Förslag till tilläggsavtal samt ursprungligt avtal bifogas protokollet.

BILAGOR

PLU

Planeringsutskottet beslutar

att uppdra till Stadsledningskontoret att teckna tilläggsavtal med Uminova Fastighets AB avseende option på Hamrinsberget enligt bifogat förslag.

Protokollsanteckning

I likhet med tidigare fattade beslut rörande optionsavtal med Uminova Fastighets AB på Hamrinsberget motsätter sig (v) tillägg till optionsavtalet.

Eva Arvidsson (v)

Justeringsmännens sign



Utdragsbestyrkande

KS 000411/2003

1

Mellan 212000-2627 Umeå kommun (nedan kommunen) och 556269-4728 Uminova Fastighets AB, Box 489, 901 09 Umeå (nedan Uminova) har träffats följande

OPTIONSAVTAL

1. Bakgrund

Umeå kommun genom Kommunstyrelsens planeringsutskott har beslutat uppdra åt Stadsledningskontoret att teckna optionsavtal med Uminova med rätt att i planprocess pröva en exploatering med inriktning på universitetsnära lokaler för kontor, utbildning och upplevelser, omfattande kommunens markinnehav på Hamrinsberget. Idag är merparten av området planlagt som grönområde och en mindre del som kvartersmark.

SOFIEHEM 2:1, STADSLIDEN 2:3

2. Option

Uminova erhåller härmed option att i detaljplaneprocess pröva en exploatering av kommunens markinnehav på Hamrinsberget, se bifogad karta. Optionen gäller tills beslut i detaljplaneärendet vunnit laga kraft, dock längst fyra år från detta avtals tecknande. Om kommunen så önskar skall en lämplig tomt för en förskola om högst fyra avdelningar planeras in i området. Området skall planläggas på sådant sätt att möjligheten till underjordsparkeringsanläggning inte försvåras.

Om detaljplanen avseende Uminovas tilltänkta exploatering vinner laga kraft skall Uminova förvärva aktuellt markområde med undantag av mark som enligt detaljplanen skall utgöra s k allmän plats och ovan nämnda förskoletomt. Vidare godtar Uminova att rätt till underjordsparkeringsanläggning med tillhörande anordningar får förbehållas. Uminova svarar för samtliga kostnader föranledda av sin exploatering hänförliga till åtgärder inom kommande detaljplaneområde inklusive kostnaderna för detaljpaneläggning. Uminova svarar även för samtliga kostnader föranledda av sin exploatering utanför detaljplaneområdet. Det kan exempelvis vara anslutning av exploateringsområdets gator och gc-vägar till omgivande vägsystem inklusive eventuell nyanläggning av vägar, eventuella ombyggnader av befintliga vägar och korsningspunkter och flyttning/ombyggnad av befintliga anläggningar. Kommunen skall inte drabbas av några kostnader till följd av Uminovas tilltänkta exploatering.

Kommunen tillämpar idag prisnivån ca 240 kr/m² för byggklar kvartersmark inom exploateringsområden för ändamål motsvarande den tänkta exploateringsinriktning. I aktuellt fall skall emellertid Uminova och således inte Umeå kommun svara för samtliga exploateringskostnader. Området utgörs i huvudsak av brant bergsterräng. Inom området finns rättigheter och anläggningar som begränsar exploateringsmöjligheterna. Vidare skall rätt till underjordsparkeringsanläggning förbehållas. Av nämnda skäl skall under optionstiden markpriset 50 kr/m² gälla för den mark Uminova skall förvärva.

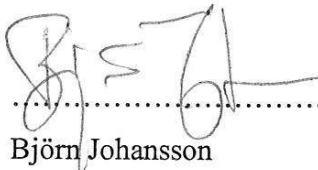
3. Optionsområdets omfattning

Landstinget äger ett mindre område på Hamrinsberget som gränsar till kommunens markinnehav, se bifogad karta. Enligt beslut i kommunstyrelsens planeringsutskott skall kommunen förvärva området. Landstingsstyrelsen har fattat beslut om försäljning av markområdet.

Detta optionsavtal skall omfatta även Landstingets markområde enligt ovan, under förutsättning att marköverlåtelsen mellan Landstinget och kommunen kommer till stånd inom ett år från detta avtals tecknande.

Umeå 2003-12-09

För Umeå kommun



.....

Björn Johansson

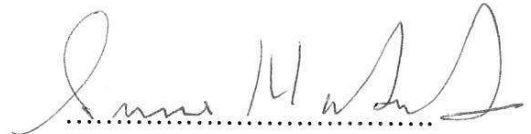
Mark & exploateringschef

Umeå 2003-12-08

för Uminova Fastighets AB

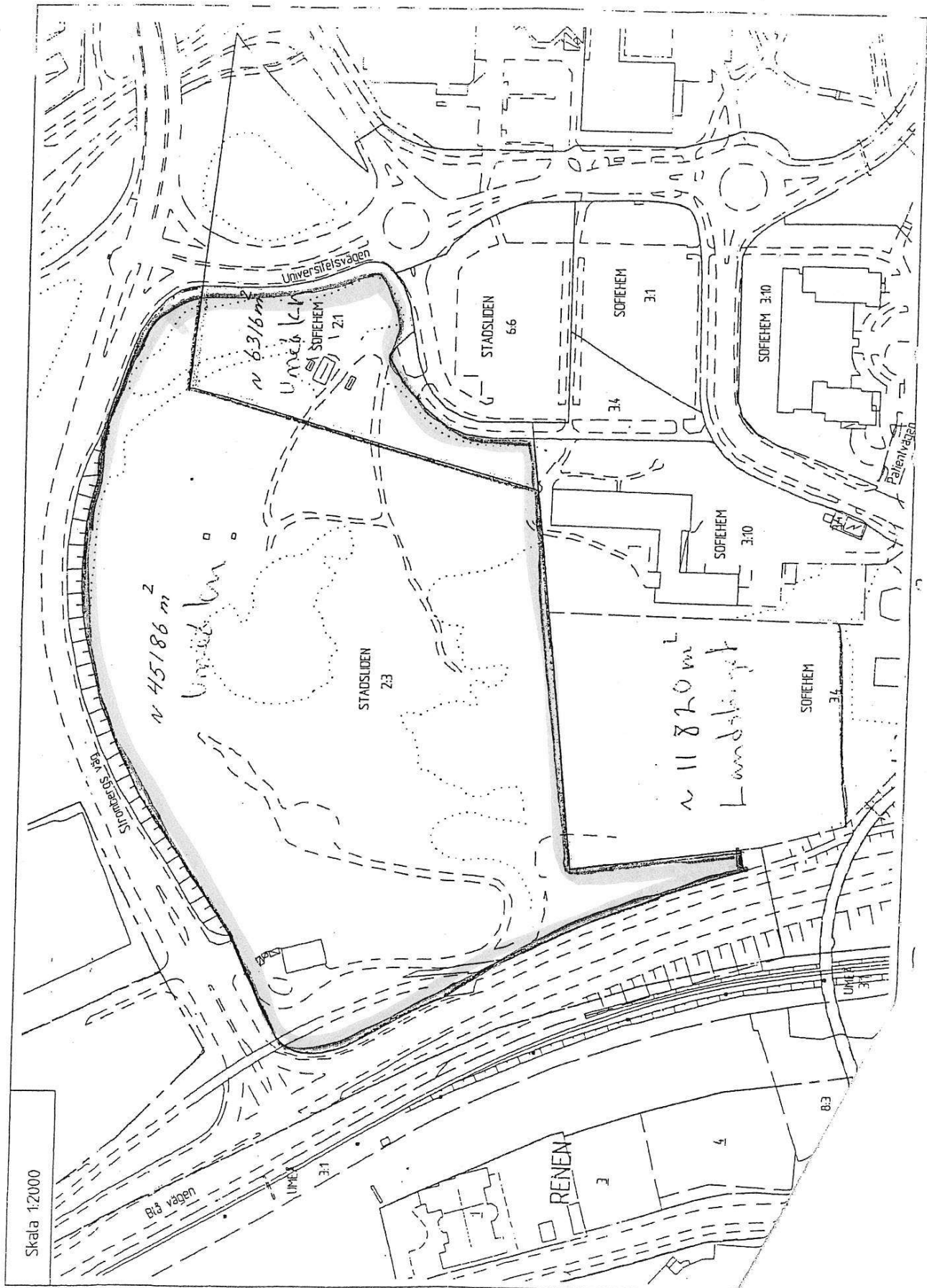


.....



.....

83



Skala 1:2000



PROTOKOLL

1(15)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

2005-08-09

Plats och tid

Kommunstyrelsens sammanträdesrum
Klockan 13.15 – 14.45

Beslutande

Lennart Holmlund, ordförande
Britt-Marie Lövgren
Christer Paulsson, tjug ersättare
Åsa Ögren, tjug ersättare
Sture Eriksson, tjug ersättare
Mattias Larsson
Eva Arvidsson

Övriga närvarande

Jörgen Boman, pressinformatör
Lars-Göran Boström, stadsledningskontoret
Tomas Sikström, stadsledningskontoret
Staffan Sjöström, stadsledningskontoret
Margaretha Alfredsson, samhällsbyggnadskontoret
Isabella Forsgren, samhällsbyggnadskontoret
Olle Forsgren, samhällsbyggnadskontoret

Utses att justera

Britt-Marie Lövgren

**Underskrifter
Sekreterare**

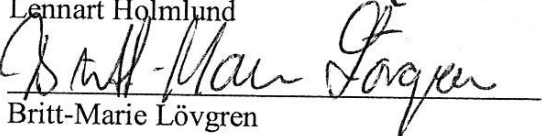

Ingalill Bengtsson

Paragrafer 100 - 110

Ordförande


Lennart Holmlund

Justerande


Britt-Marie Lövgren

BEVIS

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Sammanträdesdatum

2005-08-09

**Datum för anslags
upsättande**

2005-08-18

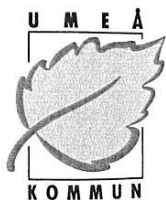
**Datum för anslags
nedtagande** 2005-09-09

**Förvaringsplats
för protokollet**

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift


Ingalill Bengtsson



04-01-07

KS 411/2003

Uminova Fastighets AB
Box 489
901 09 Umeå

Umeå Sofiehem 2:1 och Stadsliden 2:3, Hamrinsberget

Jag översänder optionsavtal rörande rubricerade fastigheter samt planeringsutskottets beslut i ärendet. Under förutsättning att beslutet inte överklagas, vinner det laga kraft 04-01-12.

Med vänlig hälsning
MARK & EXPLOATERING

Karin Peterson

PS

Sune Natanaelsson lånade 03-08-26 kommunens originalhandlingar för att söka lagfart på Sofiehem 2:157 (Uminovas handlingar kunde inte hittas). Ber er skicka kommunens handlingar åter till mig.

DS

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

13 (30)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

2003-12-09

PLU § 154, 187

2003.411

259

Optionsavtal till Hamrinsberget

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2003-12-01 följande:

Bakgrund

Planeringsutskottet har genom beslut 2003-10-21 uppdragit åt Stadsledningskontoret att teckna optionsavtal med Uminova Fastighets AB med rätt att i planprocess pröva en exploatering med inriktning på universitetsnära lokaler för kontor, utbildning och upplevelser, omfattande kommunens markinnehav på Hamrinsberget.

Efter förhandlingar föreligger nu bifogat förslag till avtal.

BILAGA

Yrkande

Lennart Holmlund (s) - bifall till stadsledningskontorets förslag.

Eva Arvidsson (v) - avslag.

Proposition

Stadsledningskontorets förslag mot Eva Arvidssons avslagsyrkande. Bifall till stadsledningskontorets förslag.

PLU

Planeringsutskottet beslutar

att godkänna optionsavtal med Uminova Fastighets AB enligt bifogat förslag.

Justeringsmännens sign

Utdragsbestyrkande



2003-12-01

KS 000411/2003

Björn Johansson
SLK Utveckling

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Optionsavtal till Hamrinsberget

Förslag till beslut

Planeringsutskottet beslutar

att godkänna optionsavtal med Uminova Fastighets AB enligt bifogat förslag.


Bakgrund

Planeringsutskottet har genom beslut 2003-10-21 uppdragit åt Stadsledningskontoret att teckna optionsavtal med Uminova Fastighets AB med rätt att i planprocess pröva en exploatering med inriktning på universitetsnära lokaler för kontor, utbildning och upplevelser, omfattande kommunens markinnehav på Hamrinsberget.

Efter förhandlingar föreligger nu bifogat förslag till avtal.

STADSLEDNINGSKONTORET


Jan Björinge
Stadsdirektör


Björn Johansson
Mark & exploateringschef

Bifogas: Avtalsförslag samt karta.

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

1 (30)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

2003-12-09

Plats och tid Kommunstyrelsens sammanträdesrum, Stadshuset
klockan 13.15 – 17.15

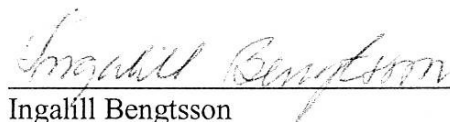
Beslutande Lennart Holmlund (s), ordförande
Britt-Marie Lövgren (fp)
Christer Paulsson (s) tjug ersättare
Erik Bergkvist (s)
Mattias Larsson (c)
Eva Arvidsson (v)
Anders Sellström (kd)

**Adjungerade
Ledamöter** Åsa Ögren (s)

Övriga deltagande Se separat lista på sidan två.

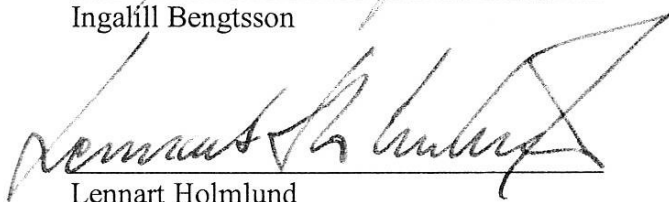
Utses att justera Britt-Marie Lövgren

**Underskrifter
Sekreterare**


Ingalill Bengtsson

Paragraf 179-196

Ordförande


Lennart Holmlund

Justerande


Britt-Marie Lövgren

BEVIS

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Sammanträdesdatum

2003-12-09

**Datum för anslags
uppsättande**

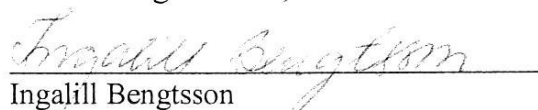
2003-12-19

**Datum för anslags
nedtagande** 2004-01-11

**Förvaringsplats
för protokollet**

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift


Ingalill Bengtsson

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

13 (30)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

2003-12-09

PLU § 154, 187

2003.411

259

Optionsavtal till Hamrinsberget

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2003-12-01 följande:

Bakgrund

Planeringsutskottet har genom beslut 2003-10-21 uppdragit åt Stadsledningskontoret att teckna optionsavtal med Uminova Fastighets AB med rätt att i planprocess pröva en exploatering med inriktning på universitetsnära lokaler för kontor, utbildning och upplevelser, omfattande kommunens markinnehav på Hamrinsberget.

Efter förhandlingar föreligger nu bifogat förslag till avtal.

BILAGA

Yrkande

Lennart Holmlund (s) - bifall till stadsledningskontorets förslag.

Eva Arvidsson (v) - avslag.

Proposition

Stadsledningskontorets förslag mot Eva Arvidssons avslagsyrkande. Bifall till stadsledningskontorets förslag.

PLU

Planeringsutskottet beslutar

att godkänna optionsavtal med Uminova Fastighets AB enligt bifogat förslag.

Justeringsmännens sign

Utdragsbestyrkande

Mellan 212000-2627 Umeå kommun (nedan kommunen) och 556269-4728 Uminova Fastighets AB, Box 489, 901 09 Umeå (nedan Uminova) har träffats följande

OPTIONSAVTAL

1. Bakgrund

Umeå kommun genom Kommunstyrelsens planeringsutskott har beslutat uppdra åt Stadsledningskontoret att teckna optionsavtal med Uminova med rätt att i planprocess pröva en exploatering med inriktning på universitetsnära lokaler för kontor, utbildning och upplevelser, omfattande kommunens markinnehav på Hamrinsberget. Idag är merparten av området planlagt som grönområde och en mindre del som kvartersmark.

2. Option

Uminova erhåller härmed option att i detaljplaneprocess pröva en exploatering av kommunens markinnehav på Hamrinsberget, se bifogad karta. Optionen gäller tills beslut i detaljplaneärendet vunnit laga kraft, dock längst fyra år från detta avtals tecknande. Om kommunen så önskar skall en lämplig tomt för en förskola om högst fyra avdelningar planeras in i området. Området skall planläggas på sådant sätt att möjligheten till underjordsparkeringsanläggning inte försvåras.

Om detaljplanen avseende Uminovas tilltänkta exploatering vinner laga kraft skall Uminova förvärva aktuellt markområde med undantag av mark som enligt detaljplanen skall utgöra s k allmän plats och ovan nämnda förskoletomt. Vidare godtar Uminova att rätt till underjordsparkeringsanläggning med tillhörande anordningar får förbehållas. Uminova svarar för samtliga kostnader föranledda av sin exploatering hänförliga till åtgärder inom kommande detaljplaneområde inklusive kostnaderna för detaljplaneläggning. Uminova svarar även för samtliga kostnader föranledda av sin exploatering utanför detaljplaneområdet. Det kan exempelvis vara anslutning av exploateringsområdets gator och gc-vägar till omgivande vägsystem inklusive eventuell nyanläggning av vägar, eventuella ombyggnader av befintliga vägar och korsningspunkter och flyttning/ombyggnad av befintliga anläggningar. Kommunen skall inte drabbas av några kostnader till följd av Uminovas tilltänkta exploatering.

Kommunen tillämpar idag prisnivån ca 240 kr/m² för byggklar kvartersmark inom exploateringsområden för ändamål motsvarande den tänkta exploateringsinriktning. I aktuellt fall skall emellertid Uminova och således inte Umeå kommun svara för samtliga exploateringskostnader. Området utgörs i huvudsak av brant bergsterräng. Inom området finns rättigheter och anläggningar som begränsar exploateringsmöjligheterna. Vidare skall rätt till underjordsparkeringsanläggning förbehållas. Av nämnda skäl skall under optionstiden markpriset 50 kr/m² gälla för den mark Uminova skall förvärva.

3. Optionsområdets omfattning

Landstinget äger ett mindre område på Hamrinsberget som gränsar till kommunens markinnehav, se bifogad karta. Enligt beslut i kommunstyrelsens planeringsutskott skall kommunen förvärva området. Landstingsstyrelsen har fattat beslut om försäljning av markområdet.

Detta optionsavtal skall omfatta även Landstingets markområde enligt ovan, under förutsättning att marköverlåtelsen mellan Landstinget och kommunen kommer till stånd inom ett år från detta avtals tecknande.

Umeå 2003- -
För Umeå kommun

Umeå 2003- -
för Uminova Fastighets AB

.....
Björn Johansson
Mark & exploateringschef

.....
.....

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

1(21)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

2003-10-21

Plats och tid Kommunstyrelsens sammanträdesrum, Stadshuset
klockan 13.15 – 15.30


Beslutande Lennart Holmlund (s), ordförande
Britt-Marie Lövgren (fp)
Margareta Rönngren, tjug. ersättare (s)
Christer Paulsson, tjug. ersättare (s)
Mattias Larsson (c)
Eva Arvidsson (v)
Anders Sellström (kd)

**Adjungerade
Ledamöter**

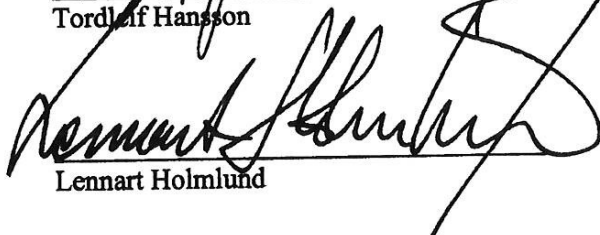
Övriga deltagande Se separat lista på sidan två.

Utses att justera


**Underskrifter
Sekreterare**


Tordleif Hansson **Paragraf 150-159**

Ordförande


Lennart Holmlund

Justerande


Britt-Marie Lövgren

BEVIS

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunstyrelsens planeringsutskott

**Sammanträdesdatum
Datum för anslags
uppsättande**

2003-10-21

**Datum för anslags
nedtagande**


2003-10-30

2003-11-21

**Förvaringsplats
för protokollet**

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift


Tordleif Hansson

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

13(21)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

2003-10-21

Exp. 2003-10-30
SLK, mark- och
exploatering

PLU § 154

2003.484

259

Begäran om option till Hamrinsberget

Stadsledningskontoret har i skrivelse 2003-10-15 anfört följande:

Bakgrund

Uminova Fastighets AB och Akademiska Hus AB har båda begärt option på kommunens markinnehav på Hamrinsberget, se bifogade skrivelser. Uminovas angivna inriktning är mycket intressant med tanke på läget nära Universitetet, Norrlands universitetssjukhus (NUS) och det planerade resecentrat för Botniabanan.

Samråd har skett i den s k KRUT-gruppen med företrädare för Universitetet, Landstinget och Akademiska Hus. Universitetet bedömer att de inte har behov av området för egna lokaler inom ett trettioårsperspektiv. Landstinget uttrycker inget intresse för Hamrinsberget. Uminovas intentioner får prövas i detaljplan.

Skrivelser från Uminova Fastighets AB och Akademiska Hus AB samt karta bifogas protokollet.

BILAGOR

Justeringsmännens sign

Utdragsbestyrkande



UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

14(21)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

2003-10-21

PLU

Planeringsutskottet beslutar

att uppdra åt Stadsledningskontoret att teckna optionsavtal med Uminova Fastighets AB med rätt att i planprocess pröva en exploatering med inriktning på universitetsnära lokaler för kontor, utbildning och upplevelser, omfattande kommunens markinnehav på Hamrinsberget.

Anteckning till protokollet:

Eva Arvidsson (v) avstår från att delta i beslutet.

Justeringsmännens sign

Utdragsbestyrkande



2003-10-15

KS 000411/2003

Björn Johansson
SLK Utveckling

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Begäran om option till Hamrinsberget

Förslag till beslut

Planeringsutskottet beslutar

att uppdra åt Stadsledningskontoret att teckna optionsavtal med Uminova Fastighets AB med rätt att i planprocess pröva en exploatering med inriktning på universitetsnära lokaler för kontor, utbildning och upplevelser, omfattande kommunens markinnehav på Hamrinsberget.

Bakgrund

Uminova Fastighets AB och Akademiska Hus AB har båda begärt option på kommunens markinnehav på Hamrinsberget, se bifogade skrivelser. Uminovas angivna inriktning är mycket intressant med tanke på läget nära Universitetet, Norrlands Universitetssjukhus (NUS) och det planerade resecentrat för Botniabanan.

Samråd har skett i den s k KRUT-gruppen med företrädare för Universitetet, Landstinget och Akademiska Hus. Universitetet bedömer att de inte har behov av området för egna lokaler inom ett trettioårsperspektiv. Landstinget uttrycker inget intresse för Hamrinsberget. Uminovas intentioner får prövas i detaljplan.

STADSLEDNINGSKONTORET

Jan Björinge
Stadsdirektör



Björn Johansson
Mark & exploateringschef

Bifogas: Skrivelser från Uminova Fastighets AB och Akademiska Hus AB samt karta.

UMEÅ KOMMUN Stadsledningkontoret 2003 -08- 0 6	
Diariernr 411 KS 484/03	Diarieplanbeteckn. 259



AKADEMISKA HUS

Umeå kommun
 Tekniska kontoret Mark och
 exploateringsavdelningen
 901 84 Umeå

Ort och datum

Beteckning

Umeå den 5 augusti 2003

Yttrande betr Markanvisning Hamrinsberget

Vid KRUT-gruppens möte den 18/6 2003 redovisades den till Umeå kommun inkomna skrivelsen från Uminova Fastighets AB angående markanvisning/option på mark inom Hamrinsbergsområdet. Av redovisningen framgick att kommunen har för avsikt att få snabb handläggning av ärendet och närmast berörda intressenter ges möjlighet att yttra sig genom det s k KRUT-samarbetet.

Eftersom beredningstiden för denna fråga varit mycket kort avgavs inget formellt yttrande av Akademiska Hus vid mötet. I kontakter med kommunens exploateringsavdelning har vi därefter aviserat om detta mer formella yttrande som nu avges.

Akademiska Hus är fortfarande intresserade av markområdet och är beredd att om möjligt förvärva eller genom markbyte införliva marken med campusområdet.

Den bakomliggande tanken är att genom att integrera området med campus primärområde få till stånd utveckling som gynnar både universiteteten och kommunen i det planeringsarbete som nu pågår. I vår hemställan daterad 2002-03-14 är skälen för ett förvärv mer i detalj redovisade. Arbetet med den nya campusplanen pågår under 2003 och arbetet beräknas slutföras under våren 2004 vilket är ett avsteg från de uppgifter som tidigare redovisats.

I enlighet med kommunens svarsskrivelse dat 2002-04-11 till Akademiska Hus på hemställan om förvärv av markområdet, förutsätter vi att frågan oberoende av aktör mer ingående kommer att diskuteras och beredas inom KRUT-gruppen innan beslut tas om markupplåtelse, optionsavtal eller försäljning.



AKADEMISKA HUS

AKADEMISKA HUS I NORR AB

Den diskussion som följde redovisningen vid KRUT-mötet 18/6 kan endast ses som inledning till en fortsatt beredning i gruppen. Det bör även beaktas att samtliga representanter ej var närvarande vid detta möte.

Akademiska Hus i Norr AB

Lars Gustafsson
Verkställande direktör

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	TELEFAX	E-MAIL	ORG.NR.
BOX 7985 907 19 UMEÅ FASTIGHETSDISTRIKT LULEÅ 971 87 LULEÅ	PETRUS LAESTADIUS VÄG UMEÅ LABORATORIEVÄGEN E12 LULEÅ	090-786 11 00 0920-26 64 00	090-786 11 01 0920-26 64 02	norr@akademiskahus.se	556467-8752



UMEÅ KOMMUN Stadsledningkontoret	
2003 -06- 1 0	
Djariennr KS 000411/03	Diariplanbeteckn. 259

Umeå Kommun
Stadsledningskontoret
Att. Björn Johansson
901 84 UMEÅ

Umeå den 30 maj 2003

BEGÄRAN OM MARKANVISNING AVSEENDE SOFIEHEM 2:1, SOFIEHEM 3:4 SAMT STADSLIDEN 2:3

Aktuella områden framgår av bifogat kartmaterial där gränserna är markerade.

Uminova Fastighets AB

Äger och förvaltar tre stycken fastigheter om cirka 25.000 m² vid universitetsområdet. Hyresgäster i huvudsak som har universitetsnära anknnytning.

Uminova Fastighets AB:s markreserv är slut

Vi marknadsför Uminova Fastighets AB som det bästa alternativet för nyetablering, vilken kräver närhet till Umeå Universitet och Umeå Regionsjukhus. Ovannämnda områden har närhet till Bottniabanans station Östra samt Regionsjukhus och Universitet.

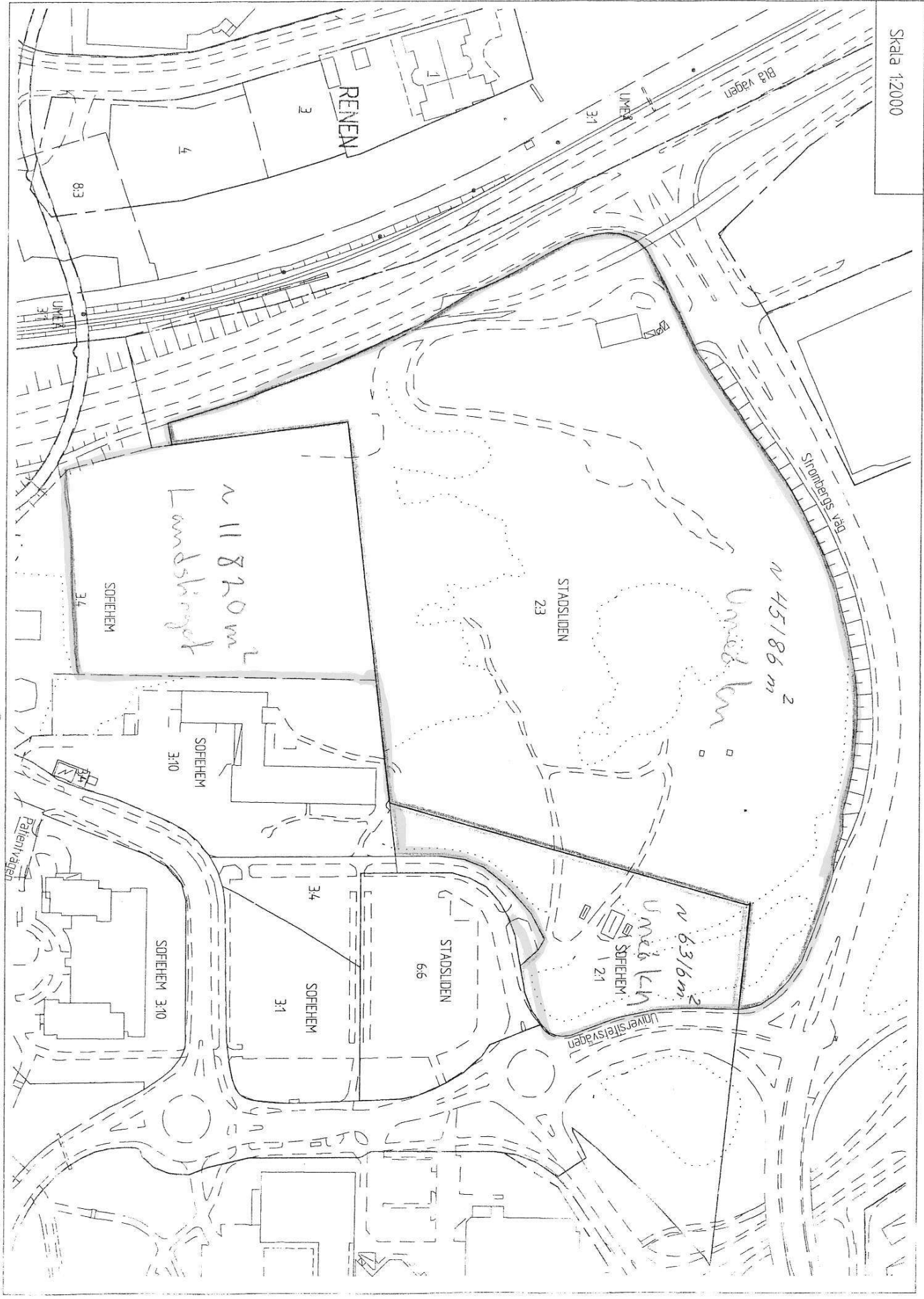
Uminova Fastighets AB ber att få en option på rubricerade markområden under en tid av 4 år. Under den tiden avser vi att tillsammans med Umeå Kommun arbeta fram en detaljplan för nämnda områden. I detaljplanen skall ges ett utrymme för att bygga ett barndaghem om Umeå Kommun så önskar.

Med vänlig hälsning

Klas Dahlberg
VD Uminova Fastighets AB

Uminova Science Park
Box 7959, 907 19 Umeå
Tel 090-15 48 00
Fax 090-15 48 05
Bankgiro 195-3520
Postgiro 42 36 76-6
Org nr 556269-4728
Säte Umeå
info@uminova.se
www.uminova.se

Skala 1:2000



Tot ca 633322 m²

UMEÅ KOMMUN Tekniska kontoret 2002-03-18	
Diarienumr.	Diariplanbeteckn.
TN0473/02	253



AKADEMISKA HUS
AKADEMISKA HUS I NORR AB

UMEÅ KOMMUN Tekniska kontoret 02 03-15 Diariplanbeteckn.

Umeå Kommun
 Att: Tomas Sikström
 901 84 UMEÅ

Ort och datum

Beteckning

Umeå den 14 mars 2002

Hemställan om förvärv av del av fastigheten stadsliden 2:3 Umeå kommun

I ett avtal dat 1962-02-06 regleras Umeå kommuns marköverlåtelse till staten avseende ett markområde som skall nyttjas för utbildning och forskning i Umeå. Området utgörs av fastigheten Stadsliden 6:6 samt ett expansionsområde omedelbart öster om nämnda fastighet med en utbredning som sträcker sig ned mot Tavlesjön.

Syftet med detta avtal var från kommunens och statens sida att långsiktigt säkerställa markbehoven för högre utbildnings- och forskningsverksamhet i Umeå.

Utvecklingen inom det s k Krutområdet med de nya förutsättningarna till följd av en ny sjukhusplan, tillkomsten av Bottniabanan och andra pågående förändringar inom universitetets campusområde medför att markområdet nordväst om campus har blivit av stort intresse för den fortsatta planeringen av universitetsområdet.

Det markområde som avses begränsas i norr av Strombergs väg, i väster av Europaväg 12 och i öster och söder av fastigheterna Sofiehem 2:1 resp 3:10.

En införlivning av detta område till campus öppnar för ett närmande av universitetet till staden samt möjligheten att den utvecklingspotential som ligger i utvidgning av campus i en sådan riktning kan nyttjas. Området kring Hamrinsberget bör därför ingå i det primärområde som den nya campusplanen 2002 skall behandla.

Campusplanarbetet är planerat att genomföras under hösten 2002 och beräknas vara slutfört vid årsskiftet 2002/2003.

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	TELEFAX	E-MAIL	ORG.NR.
BOX 7985 907 19 UMEÅ FASTIGHETSDISTRIKT LULEÅ 971 87 LULEÅ	PETRUS LAESTADIUS VÄG UMEÅ LABORATORIEVÄGEN E12 LULEÅ	090-786 11 00 0920-26 64 00	090-786 11 01 0920-26 64 02	norr@akademiskahus.se	556467-8752



AKADEMISKA HUS

Som ägare av stadsliden 6:6, det nuvarande universitetsområdet och med den särskilda uppgift som Akademiska Hus har när det gäller att förse universitet och högskolor med lokaler hemställer Akademiska Hus i Norr AB härmed om att få förvärva del fastigheten stadsliden 2:3 i Umeå av Umeå kommun. Alternativt kan ett markbyte mot del av den s k optionsmarken enl avtal 62-02-06 diskuteras om kommunen finner detta intressant. En förutsättning för ett förvärv är naturligtvis att markområdet ej är behäftat med belastningar och restriktioner som begränsar markanvändandet för det tänkta ändamålet på ett avgörande sätt.

Eftersom aktuella markområdet tillmäts stor betydelse för den fortsatta campusplaneringen är det mycket viktigt att vi så snart som möjligt kan få ta del av kommunens inställning till denna hemställan.

Akademiska Hus I Norr AB

Lars Gustafsson
Verkställande direktör



Att: Björn Johansson
Umeå Kommun

2003-08-27

Ang: Markanvändning avseende: Sofiehem 2:1, Sofiehem 3:4, samt, Stadsliden 2:3.

Anledningen till att Uminova Fastighets AB önskar erhålla en option på rubricerade markområden är främst att vi önskar tillskapa ytterligare universitetsnära lokaler för upplevelser, utbildning, kontor och ev. bostäder (om kommunen så kräver). Eftersom Uminova Fastighet AB:s egen markreserv är slut måste nu ytterligare markområden till för att fortsätta utveckla det universitetsnära området.

Dessutom bör rubricerade markområden ha mycket goda förutsättningar med avseende på framtida kommunikationer både inom Umeå, liksom till och från Umeå. Slutprodukten av den fortsatta utvecklingen av de aktuella områdena bör således vara till gagn både för Umeå som helhet, liksom för området kring Universitetet.

Med vänliga hälsningar

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Klas Dahlberg", is written over a horizontal line. Below the signature, the name and affiliation are printed.

Klas Dahlberg -
Uminova Fastighets AB

Tjänsteskrivelse

2026-06-01

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienumr: KS-2026/00574

Inriktningsbeslut om parkeringsreservat**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att marken under Tegsbrons norra fäste och Västra Esplanaden reserveras för framtida parkeringsanläggning, för inarbetande i översiktsplanen vid kommande revidering.

Ärendebeskrivning

Parkering för tillkommande bebyggelse i centrumområdet tillgodoses bl.a. genom att Upab tecknar avtal om parkeringsköp i framtida parkeringsanläggningar, för vilka mark har reserverats i översiktsplanen.

Utrymmet för fortsatta parkeringsköp i översiktsplanens parkeringsreservat börjar nu bli begränsat. För att skapa förutsättningar för utveckling av bostäder och verksamheter inom de centrala delarna av Umeå i enlighet med översiktsplanens intentioner behöver därför möjligheten till fortsatt parkeringsköp säkerställas. Detta kan ske genom att ytterligare ett reservat för en framtida parkeringsanläggning pekas ut.

Förslaget är att reservera mark för en parkeringsanläggning i ett läge under Västra Esplanaden-Tegsbron. Förutsättningarna för en sådan lösning har översiktligt studerats av strategisk utveckling, Upab, Vakin, Umeå Energi och Gator och parker. Bedömningen är att anläggningen är tekniskt genomförbar, även om fler utredningar behöver genomföras för att säkerställa detta. Vidare bedöms den få en god funktion utifrån tillgänglighet och närhet till handel, verksamheter och bostäder i centrala Umeå.

Parkeringsanläggningen får infarten från Västra Strandgatan in genom brofästet under väggkroppen. Utrymmet fram till cykelunderfarten vid Nygatan bör kunna användas som parkeringsgarage med god tillgång till Storgatan, Kungsgatan, Skolgatan och Nygatan. En särskilt lämplig uppgång är genom kv. Ymer som därigenom kan ha en fortsatt stark roll i centrala Umeås mobilitetsutbud.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00574

Projektet har utmaningar i begränsningen av utrymmet under vägen och de ledningsdragningar som är förlagda i marken. En konsekvens är också att mer trafik leds på Västra Strandgatan ned till kajområdet längs älven. Dock bedöms det inte vara utmaningar som inte går att hantera. Reservatet bedöms inte heller konkurrera med annan markanvändning. Eventuell påverkan på förutsättningarna för trädplantering på Västra Esplanaden har inte studerats.

Ett genomförande/byggnation av parkeringsanläggningen kan ske i samband med bygget av en ny Tegsbro och den samtidiga ombyggnaden av Västra Esplanaden. Då kan synergieffekter uppstå och kostnadseffektivitet inom kommunkoncernen uppnås. En ny Tegsbro ligger sannolikt något decennium framåt i tid, men bedömningen är att behovet av att bygga parkeringsanläggningen inte kommer att uppstå dessförinnan.

Utifrån ovanstående görs bedömningen att ett inriktningsbeslut om att reservera mark under Tegsbrons norra fäste kan tas utan påverkan på översiktsplanens intentioner. Detta skapar förutsättningar för Upab att fortsättningsvis ingå avtal om parkeringsköp i sydvästra delen av centrumfyrkanten.

Vid kommande revidering av översiktsplanen inarbetas reservatet för parkeringsanläggning under Tegsbrons norra fäste. Inför det ska strategisk utveckling tillsammans med berörda verksamheter göra en övergripande utredning om det framtida behovet av parkering och därmed parkeringsreservat i centrala Umeå. Det finns även osäkerhet om lämpligheten och genomförbarheten i vissa av de nuvarande reservaten, bl.a. kv. Ymer, som behöver belysas. De fördjupade utredningarna om förutsättningarna för reservatet under Tegsbron/Västra Esplanaden utgör också ett underlag. Ställningstaganden kring översiktsplanens samtliga parkeringsreservat sker i samband med kommande revidering av planen.

Beredningsansvariga

Thomas Lundgren, strategisk utveckling

Ebba Sundström, strategisk utveckling

Curt Jonsson, UPAB

Beslutet ska skickas till

Stadsledningskontoret, strategisk utveckling

UPAB

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00574

Thomas Lundgren
samhällsplanerare

Tjänsteskrivelse

2026-05-22

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienumr: KS-2026/00452

Exploateringsavtal för Ersmark 6:37 och 21:1**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen planeringsutskott beslutar

att godkänna exploateringsavtal för Ersmark 6:37 och 21:1 enligt bilaga.

Ärendebeskrivning

En ny detaljplan för del av Ersmark 6:37 och 21:1 inom Umeå kommun (BN- 2020/00255) har tagits fram och ska upp till beslut om antagande i byggnadsnämnden. Syftet med detaljplanen är att inom området skapa förutsättningar för småhusbebyggelse och därtill nödvändig infrastruktur. Den allmänna platsen inom planområdet består av lokalgator och naturmark och den ska förvaltas genom enskilt huvudmannaskap. Området ligger utanför verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten, vilket innebär att dessa nyttigheter måste lösas med enskilda anläggningar.

Exploateringsavtal är tecknat för att reglera genomförandet av detaljplanen. Detaljplanen består av två fastigheter med olika ägare. För genomförandet har ett exploateringsavtal tecknats med samtliga fastighetsägare inom detaljplanen.

Exploateringsavtalet innebär i stora drag att fastighetsägarna åtar sig att bygga ut lokalgator inklusive belysning, anläggningar för områdets dagvattenhantering samt gemensamma anläggningar för dricks- samt avloppsvatten. Gemensamhetsanläggning ska bildas för lokalgator, naturmark, anläggningar för dricksvattenförsörjning och hantering av avloppsvatten. Det ska också bildas en samfällighetsförening för förvaltningen. Fastighetsägarna ansvarar för att ansöka om och bekosta erforderliga förrättningar som behövs för att genomföra detaljplanen. Vissa av de erforderliga anläggningarna ska fastighetsägarna bekosta gemensamt och för fördelningen av dessa kostnader har fastighetsägarna tecknat ett separat avtal mellan sig, se bilaga 2. Övriga anläggningar bekostas av respektive fastighetsägare.

Mark och exploatering har inhämtat säkerhet från fastighetsägarna som motsvarar uppskattad kostnad för att utföra de anläggningar som exploateringsavtalet ställer krav på.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2026/00452

Beslutsunderlag

- Översiktskarta
- Exploateringsavtal inklusive bilagor

Beredningsansvariga

Kajsa Dahlberg, Mark och exploatering

Helen Nilsson, Mark och exploatering

Beslutet ska skickas till

Kajsa Dahlberg, Mark och exploatering

Fredrik Björkman, Detaljplanering

Helen Nilsson
Mark- och exploateringsdirektör

Kajsa Dahlberg
Mark- och
exploateringsingenjör

KS-2026/00452

Exploateringsavtal

för genomförande av detaljplan BN-2020/00255 gällande del av Ersmark 6:37 och Ersmark 21:1 i Umeå kommun

Parter i avtalet

Umeå kommun (212000-2627), Mark och exploatering, 901 84 Umeå, fortsättningsvis **Kommunen**

Kontakt: Kajsa Dahlberg, tfn: 090- 16 14 55

Ägare till Umeå Ersmark 6:37 med hälften vardera

Fredrik Larsson (650903-8532), Kvarnvägen 3 C lgh 2002, 903 20 UMEÅ

Melker Larsson (611020-8532), Skånegatan 25 lgh 1501, 412 52 GÖTEBORG

Ägare till Umeå Ersmark 21:1

HAXTE fastigheter AB (559237-2360), Kabelvägen 14 F, 901 33 Umeå

Kontaktperson: Jerry Nilsson

Fastighetsägarna till Ersmark 6:37 respektive Ersmark 21:1 benämns var för sig fortsättningsvis **Exploatören** och gemensamt **Exploatörerna**.

BAKGRUND OCH SYFTE

Detta avtal, fortsättningsvis kallat **Exploateringsavtalet**, är upprättat för att reglera genomförandet av detaljplanen för del av Ersmark 6:37 och Ersmark 21:1 inom Umeå kommun (*BN-2020/00255*), fortsättningsvis kallad **Detaljplanen**, se plankarta i bilaga 1. Detaljplanen utgörs av plankarta och planbeskrivning, men även de utredningar som tagits fram under planprocessen är vägledande under genomförandet.

Syftet med Detaljplanen är att möjliggöra för ca 28 villatomter för bostadsändamål, fortsättningsvis kallade **Tomter**, som efter avstyckning ska säljas för bebyggelse.

Detaljplanen omfattar två fastigheter med olika ägare. Från fastigheten Ersmark 6:37 kan som mest 12 Tomter avstyckas och från Ersmark 21:1 kan som mest 16 Tomter avstyckas. Flera av anläggningar som krävs för att genomföra Detaljplanen ska vara gemensamma för samtliga Tomter. Därför upprättas ett Exploateringsavtal för hela Detaljplanen där Exploatörerna blir gemensamt ansvariga för vissa delar och enskilt ansvariga för vissa delar.

Syftet med Exploateringsavtalet är ett effektivt och ändamålsenligt genomförande av Detaljplanen. Exploateringsavtalet innebär i stora drag att Exploatörerna åtar sig att bygga ut de anläggningar som krävs för att få ett fungerande bostadsområde, bilda gemensamhetsanläggning för nödvändiga gemensamma anläggningar inom Detaljplanen samt bilda en samfällighetsförening för gemensamhetsanläggningens förvaltning.

§ 1 DETALJPLAN OCH TIDIGARE AVTAL

§ 1.1 Detaljplan/Exploateringsområde

Syftet med Detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för avstyckning av Tomter för bostadsändamål. I Detaljplanen är huvudmannskapet enskilt för allmän plats, vilket innebär att mark som planlagts som allmän plats ska förvaltas av de som bor inom området genom en gemensamhetsanläggning.

Detaljplaneområdet ingår inte i verksamhetsområde för vatten, avlopp eller dagvatten och dessa funktioner måste därför lösas med enskilda anläggningar inom planområdet. Detaljplanen har varit ute på samråd och granskning, och ska upp för antagande i byggnadsnämnden i Umeå kommun.

Exploateringsavtalet avser exploatering inom det området som planläggs i Detaljplanen. Området kallas fortsättningsvis för **Exploateringsområdet**.

Exploateringsområdet utgörs av del av fastigheterna Ersmark 6:37 och 21:1. Fastigheterna har olika ägare. Detaljplanen förutsätter ett samordnat genomförande och Exploatörerna blir därför gemensamt ansvariga för att åtgärder och kostnader i Exploateringsavtalet.

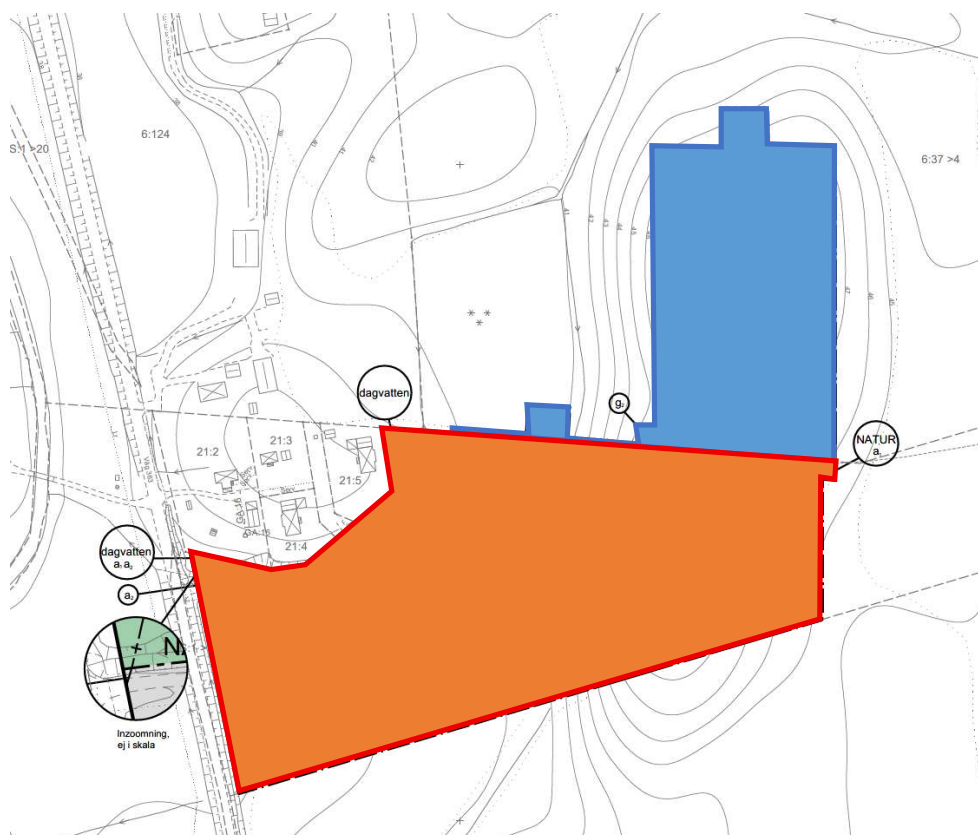


Fig 1. Utsnitt ur plankartan. Del av Ersmark 6:37 är tonad med blå färg och del av Ersmark 21:1 är tonad med röd färg.

KS-2026/00452

§ 1.2 Tidigare avtal

Planavtal har tecknats mellan Umeå kommun Detaljplanering och fastighetsägarna till Ersmark 6:37 2021-02-17 och fastighetsägaren till Ersmark 21:1 2020-04-22.

Exploatörerna har tecknat ett avtal mellan sig avseende kostnadsfördelning av de gemensamma kostnaderna, se bilaga 2.

§ 2 LANTMÄTERFÖRRÄTTNINGAR

§ 2.1 Fastighetsbildning

Exploatören ansvarar för att ansöka om och bekosta fastighetsbildning av Tomterna inom sin respektive fastighet.

§ 2.2 Gemensamhetsanläggningar

Exploatörerna ska ansöka om och bekosta inrättande av gemensamhetsanläggning för lokalgata och därtill hörande funktioner inklusive hållplatsyta för skolbuss, naturmark, gemensamma anläggningar för avloppsrening, hantering och fördröjning av dagvatten samt dricksvatten. Exploatörerna ska även tillse och bekosta att en samfällighetsförening bildas för förvaltande av gemensamhetsanläggningarna.

Vilka Tomter som ska ingå i vilken/vilka gemensamhetsanläggningar avgörs i lantmäteriförrättningen.

Vid inrättande av gemensamhetsanläggningarna ska de gemensamma anläggningarna enligt §§ 3-4 inklusive mark som utgör allmän plats inom Exploateringsområdet utan ersättning upplåtas till den för ändamålet bildade samfälligheten.

Samfälligheten tar över ansvaret för anläggningarna en vecka efter tidpunkt som i utlåtande över godkänd slutbesiktning bestämts som utgångspunkt för beräkning av garantitid. Om gemensamhetsanläggning och samfällighetsförening ännu inte är bildade eller föreningen ännu inte fått en styrelse, vari majoriteten av ledamöterna är tomtköpare, skjuts övertagandet upp tills dess dessa händelser inträffat.

Intill dess att samfälligheten övertagit ansvaret för gemensamhetsanläggningarna svarar Exploatörerna för drift och underhåll av anläggningarna.

Exploateringsavtalets bestämmelser skall i tillämpliga delar läggas till grund för lantmäteriförrättningar. Det åligger Exploatörerna att tillse att Exploateringsavtalet får denna funktion vid förrättningarna. Kommunen har rätt att närvara vid förrättning. Exploatörerna svarar för att Kommunen i god tid erhåller kallelse.

§ 3 UTFÖRANDE OCH BEKOSTANDE AV ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

§ 3.1 Allmän plats med enskilt huvudmannskap

Exploatörerna ansvarar för och bekostar utförande av lokalgator inom Exploateringsområdet. Lokalatorna ska utföras enligt Trafikverkets anvisningar *Projektering och byggande av enskilda vägar (2021:089)*. För utförande av lokalgata från väg 364 och fram till E3-område, längst i öster av

KS-2026/00452

Exploateringsområdet, ansvarar Exploatörerna gemensamt och för stickvägarna inklusive vändplaner ansvarar respektive Exploatör för utförandet inom sin fastighet.

Körbanans bredd får inte understiga 7 meter vid infarten till Exploateringsområdet, och inte understiga 4,5 meter därefter och den ska utföras med grusslitlager. Lokalgatan ska utformas så att en skolbuss ska kunna möta en avfallsbil vid infarten till Exploateringsområdet. Till lokalgator hör även anordningar för deras avvattning i form av krossdiken och trummor samt gatubelysning. Avvattning av lokalgatorna ska utföras i enlighet med framtagna VA- och dagvattenutredning (WSP 2023-05-10). Utförande av gatubelysning skall ske enligt Trafikverkets regelverk, Vägar och gators utformning (VGU). Avsteg från ovan nämnda krav kan bara medges efter godkännande av Kommunen.

Innan anläggningsarbetena påbörjas skall Kommunen genom Gator och parker få ta del av de bygghandlingar som skall ligga till grund för utförandet för att ha möjlighet att kontrollera att handlingarna uppfyller krav enligt Exploateringsavtalet. För krav på bygghandling se *Projektering och byggande av enskilda vägar (2021:089)*. Denna kontroll innebär inte att Kommunen övertar något ansvar för innehållet i handlingarna.

§ 3.2 Vändplats för skolbuss

I Exploateringsområdets västra del inom område utlagt för allmän plats GATA ska en vändplan för skolbuss anordnas. Exploatörerna ansvarar gemensamt för att anlägga och bekosta vändplanen. Vändplanen ska dimensioneras för en 16 m lång buss.

§ 3.3 Ledningar och anläggningar för el och bredband

Exploatörerna ansvarar för samordning med Umeå Energi elnät AB avseende elledningar till Exploateringsområdet och kontakt ska tas i god tid innan anläggningsarbetena ska påbörjas.

Exploatörerna ska medverka till att trygga Umeå Energi elnäts anläggning inom Exploateringsområdet med servitutsavtal som ger rätt att anlägga och för all framtid bibehålla transformatorstation och elledningar som försörjer Tomterna.

Anslutningsavgifter för elanslutning bekostas av de fastigheter och fastighetsägare som ska anslutas. Fastighetsägare ansvarar även för förläggning av serviskabel inom den egna fastigheten enligt nättjänsteavtalet.

Exploatörerna ansvarar för att Tomterna kan anslutas till bredband.

§ 4 UTFÖRANDE OCH BEKOSTANDE AV ÖVRIGA ANLÄGGNINGAR

§ 4.1 Enskild avloppsanläggning

Exploateringsområdet ingår inte i verksamhetsområde för vatten och avlopp. Enskild anläggning för hantering av avloppsvatten ska utföras i enlighet med framtagna VA- och dagvattenutredning (WSP 2023-05-10). Hantering av avloppsvatten kan lösas på två sätt. Det kan lösas med en gemensam anläggning för samtliga Tomter inom Exploateringsavtalet och förläggs då inom E2-området i västra delen av Exploateringsområdet. Exploatörerna ansvarar i detta fall gemensamt för utförande och bekostande av anläggningen. Det kan också lösas genom två anläggningar, där anläggningarna

KS-2026/00452

hanterar avloppsvatten från Tomterna inom respektive exploateringsfastighet. Då utförs en anläggning i vardera E2-område av Exploateringsområdet. Exploatörerna utför och bekostar då var för sig den anläggning som betjänar Tomterna på sin respektive fastighet.

Avloppsanläggning ska utföras till en standard som motsvarar hög skyddsnivå enligt Naturvårdsverkets allmänna råd. Installation ska utföras av sakkunnig och brunn för provtagning för utgående renat avloppsvatten ska finnas. Avloppsanläggning ska dimensioneras för det antal Tomter som ska anslutas till anläggningen. Dimensioneringen beror på om en eller två avloppsanläggningar utförs men ska totalt sett kunna hantera avloppsvatten från samtliga Tomter inom Exploateringsområdet.

Exploatörerna ska inhämta nödvändiga tillstånd för anläggandet av avloppsanläggning hos Miljö- och hälsoskyddsnämnd i Umeå kommun i enlighet med Miljöbalken.

Exploatörerna ska utan ersättning överlämna avloppsanläggning till en för ändamålet bildad gemensamhetsanläggning i enlighet med § 2.2.

§ 4.2 Enskild dricksvattenanläggning

Exploatörerna ska anlägga och bekosta gemensam pumpanläggning inklusive ledningar för dricksvatten i enlighet med principerna i framtagna hydrogeologisk utredning (Tyréns 2024-11-04).

Exploatörerna ska inhämta nödvändiga tillstånd för anläggandet av dricksvattenanläggningen hos Umeå kommuns Miljö- och hälsoskyddsnämnd samt ansöka om tillstånd för vattenverksamhet från mark- och miljödomstolen i enlighet med Miljöbalken.

Exploatörerna ska utan kostnad överlämna dricksvattenanläggningen inkl. ledningar till för ändamålet bildad gemensamhetsanläggning i enlighet med § 2.2.

§ 4.3 Dagvatten

Exploatörerna ansvarar för att anlägga och bekosta åtgärder inom Exploateringsområdet för att hantera och fördröja dagvatten från kvartersmarken. Respektive Exploatör är ansvarig för anordningar för hantering och fördröjning från kvartersmarken inom sin fastighet. Åtgärderna ska följa de principer som framgår av Detaljplanens planbeskrivning och framtagna VA- och dagvattenutredning (WSP 2023-05-10) och ska säkerställa att det tillkommande dagvattnet inte överskrider kapaciteten på Trafikverkets trumma under väg 364.

Om dagvattenåtgärderna för någon Tomt innebär att även intilliggande fastighet nyttjas ska denna lösning säkerställas med servitut mellan berörd Tomt och belastad fastighet.

§ 4.4 Avfallshantering

Lokalgata inklusive vändplaner ska utföras så att de uppfyller Vakins gällande anvisningar för ny- och ombyggnad av plats för avfallshämtning (NOA).

§ 5 VILLKOR UNDER BYGGTIDEN/GENOMFÖRANDE

§ 5.1 Tidplan

Lokalgata inklusive tillhörande anordningar, avloppsanläggning, anordningar för hantering av dagvatten samt dricksvattenanläggning ska utföras i sådan takt att anläggningarna på ett tillfredsställande sätt kan tjäna bebyggelsen inom Exploateringsområdet.

§ 5.2 Markföroreningar

Inom Exploateringsområdet, på fastigheten Ersmark 21:1, har en skjutvall funnits som orsakat föroreningar i marken. Fastighetsägaren till Ersmark 21:1 har utfört en sanering ner till känslig markanvändning som har godkänts av Umeå kommun, Miljö och hälsa. I anmälan till Miljö och hälsa, ska även det förorenade området övertäckas med 0,5 m ren jord, vilket ska göras i samband med utbyggnad av området. Om ytterligare föroreningar, som behöver hanteras för genomförande av Detaljplanen, upptäcks under utbyggnad av Exploateringsområde har Exploatörerna ansvar för kompletterande markmiljöutredningar samt kostnadsansvaret för sanering inom sin respektive fastighet. Överordnat denna paragraf gäller den så kallade "förorenaren betalar-principen" enligt Miljöbalken där det är tillämpligt.

§ 5.3 Fornlämningar

Om fornlämningar påträffas i samband med utbyggnad av kvarters- eller allmän platsmark ansvarar Exploatörerna för anmälan till länsstyrelsen och bekostar de åtgärder som det kan kräva. Respektive Exploatör ansvarar för åtgärder på sin fastighet.

§ 5.4 Byggtrafik och störningar

Exploatörerna ansvarar för att utbyggnaden planeras och utformas så att omkringliggande fastighetsägare når sina fastigheter under pågående arbete.

Byggtrafik till och från Exploateringsområdet ska ske så att störningarna begränsas i möjligaste mån. De tomtköpare som har behov av att nyttja anläggningar enligt § 3.1 innan övertagande enligt § 2.2 har skett, för exempelvis byggtransporter eller tillfart till Tomt, har rätt till det. Exploatörerna och tomtköpare har ansvar för åtgärdande av skador hänförliga till deras transporter. För att undvika tvister om skador på anläggning som kan uppkomma i samband med att tomtköpare uppför byggnad på Tomt, uppmanas Exploatörerna att upplysa tomtköpare om deras ansvar för åtgärdande av skador som deras transporter orsakar.

§ 5.5 Skador under byggtiden och skydd av befintliga värden

Exploatörerna ansvarar för återställande av skador på tredje mans egendom. Innan skada åtgärdas ska godkännande inhämtas från drabbad part. Drabbad part har rätt att på bekostnad av den som orsakat skada själv reparera skadan.

Krävs sprängarbeten ska dessa särskilt riskbedömas, planeras och utföras så att skador på grund av sprängning förebyggs. Exploatörerna ansvarar för och bekostar framtagandet av eventuell riskbedömning för sprängningsarbeten.

§ 6 FULLFÖLJD AV AVTAL

§ 6.1 Anmälningssplikt, kontroll m.m.

Exploatörerna ska skriftligen meddela Kommunen senast två veckor innan arbete enligt §§ 3.1-3.2 startar. Exploatörerna eller dess entreprenör ska ha en kontrollplan som ska redovisas för Kommunen innan arbetet startar och överlämnas ifyllt till besiktningsförrättaren och till Kommunen vid slutbesiktningen. Kommunen får utöva den kontroll över de allmänna anläggningsarbetena som Kommunen finner lämplig. Kontrollen sker genom Umeå kommun, Gator och parker.

Slutbesiktning av dessa anläggningar ska ske när anläggningarna färdigställts. Till besiktning ska samfällighetsförening bildad enligt § 2.2 och Kommunen kallas av Exploatörerna.

Besiktningsförrättare utses av Exploatörerna i samråd med Umeå kommun, Gator och parker. Ersättning till besiktningsförrättare betalas av Exploatörerna. Beträffande kontroll, besiktning och garantiansvar gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som föreskrivits i Allmänna bestämmelser (AB04/ABT06).

Omedelbart före garantitidens utgång ska, om samfällighetsföreningen eller Kommunen så finner erforderligt, garantibesiktning ske. Ersättning till besiktningsman betalas av Exploatörerna.

§ 6.2 Påföljd vid bristande utförande

Om Exploatören inte rätteligen fullgör de åtaganden som avtalats är Kommunen behörig att i Exploatörens ställe utföra vad som brister, varvid Exploatören blir skyldig att betala kostnaderna härför samt att svara för de merkostnader som Kommunen förorsakats. Kommunen äger därvid rätt att utan Exploatörens hörande ta i anspråk den säkerhet som framgår av § 6.3. Exploatören har i detta fall inte rätt att hindra Kommunen tillträde till Exploateringsområdet.

§ 6.3 Säkerhet

Exploatörerna har ett ekonomiskt åtagande enligt detta avtal. Exploatörerna ska för detta åtagande, var för sig, ställa en säkerhet i form av bankgaranti eller pantsättning. För fastighetsägare till Ersmark 6:37 ska en säkerhet till ett belopp om tre miljoner sexhundra tusen (3 600 000) kronor och för fastighetsägare till Ersmark 21:1 ska en säkerhet till ett belopp om fem miljoner sexhundra tusen (5 600 000) kronor. Säkerheterna ska överlämnas till Kommunen i samband med Exploatörernas undertecknande av detta avtal. Exploatörerna äger rätt att återfå eller växla ställd säkerhet mot ny, uppgående till belopp motsvarande återstående skyldigheter, i takt med utförande av arbeten enligt detta avtal.

§ 7 ÖVRIGT

§ 7.1 Tomtförsäljning

Exploatörerna förbinder sig att vid försäljning av Tomter inom Exploateringsområdet i köpekontrakten upplysa tomtköpare, att gemensamhetsanläggning/-ar enligt §2.2 ska bildas vari deras Tomt kommer att ingå. Exploatörerna ska tydligt upplysa tomtköpare om vad som ingår vid köp av en Tomt, och vad de som tomtköpare kommer vara ansvarig för att utföra/bekosta utöver det.

KS-2026/00452

Exploatörerna ska säkerställa att tomtköpare är införstådda i sitt samt gemensamhetsanläggningens ansvar för Exploateringsområdets gemensamma anläggningar.

§ 7.2 Relationshandlingar

Exploatörerna svarar för att relationshandlingar upprättas. Relationshandlingar ska upprättas i enlighet med framtagna bygghandlingar, omfatta samtliga anläggningar på allmän platsmark och utföras av sakkunnig. Relationshandlingarna ska överlämnas till samfällighetsföreningen och Kommunen utan ersättning senast vid slutbesiktning av Exploateringsområdet. Handlingarna ska följa Umeå kommuns koordinatsystem (Sweref 99 20 15) och vara i dwg- och pdf-format.

§ 7.3 Tillstånd, lov, godkännanden

Exploatörerna ansvarar för att erforderliga tillstånd, lov och godkännanden söks och följs.

§ 7.4 Överlåtelse av detta avtal

Exploatörerna får endast efter Kommunens skriftliga medgivande frånträda hela eller delar av detta avtal genom att överlåta tillämpliga delar på ny fastighetsägare.

Exploatörerna ska i samband med överlåtelse av hela eller del av Fastigheten till annan part, tillse att tillräcklig säkerhet utställs, till ersättande av säkerhet enligt § 6.3 ovan. Kommunen avgör vad som utgör tillräcklig säkerhet.

§ 7.5 Tvist

Tvist mellan Kommunen och någon av Exploatörerna som gäller tolkningen eller tillämpningen av detta avtal ska avgöras av tingsrätten i Umeå.

§ 7.6 Giltighet

Exploateringsavtalet gäller under förutsättning att

- *Kommunstyrelsens planeringsutskott i Umeå kommun* godkänner detta Exploateringsavtal genom beslut.
- *Byggnadsnämnden i Umeå kommun* antar Detaljplanen genom beslut som senare får laga kraft.

Exploateringsavtalet är till alla delar förfallet utan ersättningsrätt för någon av parterna om inte dessa villkor uppfyllts.

KS-2026/00452

Detta avtal undertecknas digitalt. Elektronisk signatur gäller som originalsignatur

För Umeå kommun

Nicholas Bolving
Exploateringschef

Kajsa Dahlberg
Mark- och exploateringsingenjör

För Umeå Ersmark 6:37

Fredrik Larsson
Ägare till Umeå Ersmark 6:37 (1/2)

Melker Larsson
Ägare till Umeå Ersmark 6:37 (1/2)

För Umeå Ersmark 21:1

Jerry Nilsson, styrelseordförande
för HAXTE fastigheter AB

Bilagor

Exploateringsavtalet utgörs av detta dokument samt följande bilagor:

- Bilaga 1 Detaljplan, plankarta
- Bilaga 2 Avtal avseende kostnadsfördelning

Tallbacken Ersmark 6:37 och 21:1

Avtal angående kostnadsfördelning

Avtalsparter:

Ägare till Umeå Ersmark 6:37 med hälften vardera

Fredrik Larsson (650903-8532), Kvarnvägen 3 C lgh 2002, 903 20 UMEÅ

Melker Larsson (611020-8532), Skånegatan 25 lgh 1501, 412 52 GÖTEBORG

Ägare till Umeå Ersmark 21:1

HAXTE fastigheter AB (559237-2360), Kabelvägen 14 F, 901 33 Umeå

Kontaktperson: Jerry Nilsson

§1 Omfattning och avsikt

Avsikten med avtalet är att fördela kostnader för anläggande av

- Huvudväg från Väg 364 till planerad pumpstation för vattenförsörjning, samt yta för vändplan för buss i anslutning till väg 364.
- Belysning längs huvudväg
- Spillvattenledning längs huvudväg från infarter till dom östra kvarteren fram till avloppsreningsverk
- Anläggande av avloppsreningsverk med tillhörande infiltrationsanläggning
- Anläggande av pumpstation för vatten inkl. ledningar från borrhål fram till pumpstationen

Vattenledningar från pumpstation till vardera fastigheter bekostas av fastighetsägarna var för sig.

§2 Fördelning av kostnader

På fastigheten Ersmark 6:37 kommer det att avstyckas 12 st villatomter

På fastigheten Ersmark 21:1 kommer det att avstyckas 16 villatomter

Ovanstående anläggningskostnader skall fördelas procentuellt mht antal avstyckade tomter per fastighet vilket innebär att:

Ägare till Ersmark 6:37 ålägges att betala 43 % av kostnaden

Ägare till Ersmark 21:1 ålägges att betala 57 % av kostnaden

Vi är härmed överens om ovanstående fördelning av anläggningskostnaderna

Ägare Ersmark 6:37

Umeå 2025-09-10



Umeå 2025-09-11



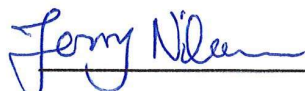
Mf

Fredrik Larsson

Melker Larsson

Ägare av Ersmark 21:1 Haxte Fastigheter AB

Umeå 2025-09-19



Jerry Nilsson

Bevittnas



Detta avtal har upprättat i 2 likalydande exemplar varav parterna har erhållit var sitt

KL

Elektroniska underskrifter

Det här dokumentet har skrivits under elektroniskt av de personer som listas i signaturpanelen.

Underskrifterna uppfyller kraven för avancerad elektronisk underskrift enligt definitionen i eIDAS (EU:s förordning 910/2014).

Äktheten kan valideras enligt internationella standarder i en valideringstjänst som uppfyller förordningen. Validering kan exempelvis göras här: <https://validate.signport.se/>

Där finns även information om hur validering kan göras i Adobe Acrobat Reader.

Notera, om dokumentet skrivs ut på papper, eller 'skrivs ut' till ett nytt PDF-dokument, följer de elektroniska underskrifterna inte med. Endast det elektroniskt underskrivna originaldokumentet kan valideras.

Underskrift 1

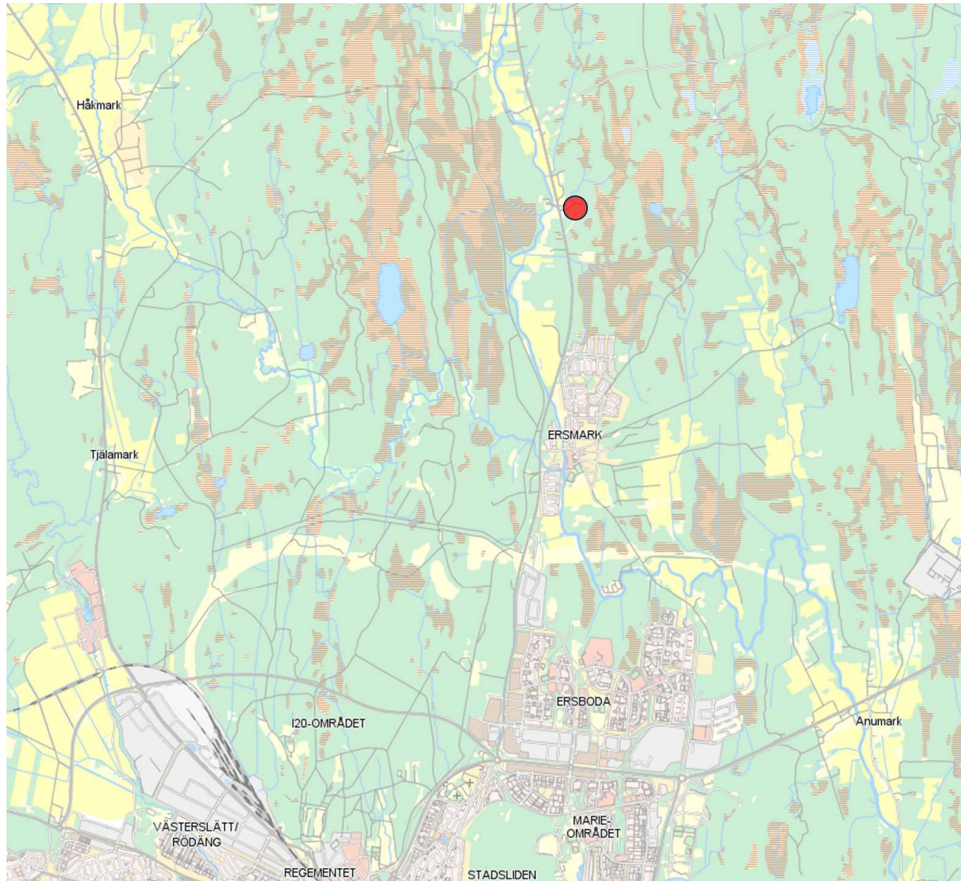
Namn: Jerry Nilsson
Identifieringsmetod: Mobilt BankID
Organisation: Haxte fastigheter AB
Befattning: Ägare
Datum och tid: 2026-05-19 17:37:36 GMT+02:00
Transaktions-ID: f46c2ab714874f8396dfe9946f41f96d

Underskrift 2

Namn: JONAS MELKER LARSSON
Identifieringsmetod: Mobilt BankID
Datum och tid: 2026-05-20 08:45:28 GMT+02:00
Transaktions-ID: 346eb500a0b345f9a2bf45b6e7f097bf

Underskrift 3

Namn: Kent Fredrik Larsson
Identifieringsmetod: Mobilt BankID
Datum och tid: 2026-05-20 16:57:44 GMT+02:00
Transaktions-ID: c0e6187040e149f1b8f05965bc54191d





Tjänsteskrivelse

2026-06-01

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariennr: KS-2026/00042

KSPLU Informationsärenden 2026-06-09

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

Att notera i protokollet att utskottet tagit del av följande informationer

Ärendebeskrivning

- Investeringar Renmarkstorget och Renmarksbäcken, Karin Isaksson, Mikael Lundin - Vakin, 15 min
- Innanför ringleden: Info om Tegsesplanaden och status i projektet, Thomas Lundgren, Katarina Gref, 15 min
- Guldskrinet, Kajsa Dahlberg, Andrea Gidlund, 10 min
- Utbyggnadsplanen, efter remiss, Anna Löfqvist, Sarah Lundgren, 10 min
- Rapport: Så trivs äldre i flerbostadshus (2026), Peter Thuresson, 15 min
- Inriktning och prioritering av utredningsbehov inom strategisk infrastruktur, Cecilia Aketch Akanga, 10 min
- Stadsdirektören informerar

Beslutsunderlag

Beredningsansvariga

Beslutet ska skickas till

Förnamn, Efternamn
Befattning

Olov Häggström
Utredare



Tjänsteskrivelse

2026-05-06

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diariernr: KS-2026/00024

KSPLU Anmälningssärenden 2026-06-09

Förslag till beslut

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Trafikverkets rapport: Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet. Byggnadsnämnden, Tekniska nämnden för yttrande och Strategisk utveckling och Mark – och exploatering för handläggning till Kommunstyrelsen som skickar kommunens yttrande till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast 7 september 2026. Tidsplan: BN 2026-06-11 TN 2026-06-18 KSPLU 2026-08-25

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen. Byggnadsnämnden och Miljö – och hälsoskyddsnämnden för samordning och för eget yttrande till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast 7 september 2026

Förnamn, Efternamn
Befattning

Therese Stellén

Från: Peter Kalliopuro <peter.kalliopuro@regeringskansliet.se>
Skickat: den 7 maj 2026 15:26
Till: servicecenter@avesta.se; registraturen@boverket.se; kommunen@enkoping.se; eskilstuna.kommun@eskilstuna.se; kontaktcenter@falun.se; kommunstyrelsen@gavle.se; stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se; kommunstyrelsen@halmstad.se; kommunen@haparanda.se; kontaktcenter@helsingborg.se; kommun@hudiksvall.se; kommunstyrelsen@jarfalla.se; kommunstyrelse@jonkoping.se; karlstadskommun@karlstad.se; kommun@kiruna.se; kommun@kristianstad.se; kommun@landskrona.se; registrator@lm.se; kommun@lidkoping.se; kommun@linkoping.se; lulea.kommun@lulea.se; blekinge@lansstyrelsen.se; dalarna@lansstyrelsen.se; gotland@lansstyrelsen.se; gavleborg@lansstyrelsen.se; halland@lansstyrelsen.se; jamtland@lansstyrelsen.se; jonkoping@lansstyrelsen.se; kalmar@lansstyrelsen.se; kronoberg@lansstyrelsen.se; Norrbotten@lansstyrelsen.se; skane@lansstyrelsen.se; stockholm@lansstyrelsen.se; sodermanland@lansstyrelsen.se; uppsala@lansstyrelsen.se; varmland@lansstyrelsen.se; vasterbotten; vasternorrland@lansstyrelsen.se; vastmanland@lansstyrelsen.se; vastragotaland@lansstyrelsen.se; orebro@lansstyrelsen.se; ostergotland@lansstyrelsen.se; kommunstyrelsen@malmo.se; info@mariestad.se; registrator@nacka.se; mmd.nacka@dom.se; norrkoping.kommun@norrkoping.se; kommun@pajala.se; kundtjanst@skelleftea.se; kommun@solleftea.se; kommunstyrelsen@stockholm.se; sundsvalls.kommun@sundsvall.se; svea.avd6@dom.se; registrator@skr.se; kontakt; kommunstyrelsen@trollhattan.se; kommun@upplands-bro.se; Kommunledningskontoret@uppsala.se; Umeå kommun; vanersborgs tingsrätt; kommunstyrelsen@vasteras.se; kommunstyrelsen@vaxjo.se; mmd.vaxjo@dom.se; Kommun@orebro.se

Kopia: LI Registrator; LI KOM
Ämne: Remittering av Trafikverkets rapport: Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet. Dnr LI2025/01476

Bifogade filer: Remissmissiv LI2025-01476.pdf; Rapport Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Remittering av Trafikverkets rapport: Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet

Remissinstanser

1. Avesta kommun
2. Boverket
3. Enköpings kommun
4. Eskilstuna kommun
5. Falu kommun
6. Gävle kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
7. Göteborgs kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
8. Halmstad kommun
9. Haparanda kommun
10. Helsingborgs kommun
11. Hudiksvalls kommun
12. Järfälla kommun
13. Jönköpings kommun
14. Karlstad kommun
15. Kiruna kommun
16. Kristianstad kommun
17. Landskrona kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
18. Lantmäteriet
19. Lidköpings kommun
20. Linköpings kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
21. Luleå kommun
22. Länsstyrelsen i Blekinge län
23. Länsstyrelsen i Dalarnas län
24. Länsstyrelsen i Gotlands län
25. Länsstyrelsen i Gävleborgs län
26. Länsstyrelsen i Hallands län
27. Länsstyrelsen i Jämtlands län
28. Länsstyrelsen i Jönköpings län

29. Länsstyrelsen i Kalmar län
30. Länsstyrelsen i Kronobergs län
31. Länsstyrelsen i Norrbottens län
32. Länsstyrelsen i Skåne län
33. Länsstyrelsen i Stockholms län
34. Länsstyrelsen i Södermanlands län
35. Länsstyrelsen i Uppsala län
36. Länsstyrelsen i Värmlands län
37. Länsstyrelsen i Västerbottens län
38. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
39. Länsstyrelsen i Västmanlands län
40. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
41. Länsstyrelsen i Örebro län
42. Länsstyrelsen i Östergötlands län
43. Malmö kommun
44. Mariestads kommun
45. Nacka kommun
46. Nacka tingsrätt (Mark- och miljödomstolen)
47. Norrköpings kommun
48. Pajala kommun
49. Skellefteå kommun
50. Sollefteå kommun
51. Stockholms kommun
52. Sundsvalls kommun
53. Svea hovrätt (Mark- och miljööverdomstolen)
54. Sveriges Kommuner och Regioner
55. Transportstyrelsen
56. Trollhättans kommun
57. Upplands-Bro kommun
58. Uppsala kommun
59. Umeå kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
60. Vänersborgs tingsrätt (Mark- och miljödomstolen)

61. Västerås kommun
62. Växjö kommun
63. Växjö tingsrätt (Mark- och miljödomstolen)
64. Örebro kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 september 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01476 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Christer Pettersson
Departementsråd



Regeringskansliet

Remiss

2026-05-07
LI2025/01476

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering

Remittering av Trafikverkets rapport: Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet

Remissinstanser

1. Avesta kommun
2. Boverket
3. Enköpings kommun
4. Eskilstuna kommun
5. Falu kommun
6. Gävle kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
7. Göteborgs kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
8. Halmstad kommun
9. Haparanda kommun
10. Helsingborgs kommun
11. Hudiksvalls kommun
12. Järfälla kommun
13. Jönköpings kommun
14. Karlstad kommun
15. Kiruna kommun
16. Kristianstad kommun
17. Landskrona kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
18. Lantmäteriet

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Herkulesgatan 17
E-post: li.registrator@regeringskansliet.se

19. Lidköpings kommun
20. Linköpings kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
21. Luleå kommun
22. Länsstyrelsen i Blekinge län
23. Länsstyrelsen i Dalarnas län
24. Länsstyrelsen i Gotlands län
25. Länsstyrelsen i Gävleborgs län
26. Länsstyrelsen i Hallands län
27. Länsstyrelsen i Jämtlands län
28. Länsstyrelsen i Jönköpings län
29. Länsstyrelsen i Kalmar län
30. Länsstyrelsen i Kronobergs län
31. Länsstyrelsen i Norrbottens län
32. Länsstyrelsen i Skåne län
33. Länsstyrelsen i Stockholms län
34. Länsstyrelsen i Södermanlands län
35. Länsstyrelsen i Uppsala län
36. Länsstyrelsen i Värmlands län
37. Länsstyrelsen i Västerbottens län
38. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
39. Länsstyrelsen i Västmanlands län
40. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
41. Länsstyrelsen i Örebro län
42. Länsstyrelsen i Östergötlands län
43. Malmö kommun
44. Mariestads kommun
45. Nacka kommun
46. Nacka tingsrätt (Mark- och miljödomstolen)
47. Norrköpings kommun
48. Pajala kommun

49. Skellefteå kommun
50. Sollefteå kommun
51. Stockholms kommun
52. Sundsvalls kommun
53. Svea hovrätt (Mark- och miljööverdomstolen)
54. Sveriges Kommuner och Regioner
55. Transportstyrelsen
56. Trollhättans kommun
57. Upplands-Bro kommun
58. Uppsala kommun
59. Umeå kommun (Inkl. den kommunala lantmäterimyndigheten)
60. Vänersborgs tingsrätt (Mark- och miljödomstolen)
61. Västerås kommun
62. Växjö kommun
63. Växjö tingsrätt (Mark- och miljödomstolen)
64. Örebro kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 september 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01476 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Christer Pettersson
Departementsråd

RAPPORT

Regeringsuppdrag

Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet

Författare: Tobias Silfverhielm, Ulrika Menau, Viktor Fridh, Ida Dessin, Eva-Lena Almér, Ulf Edling, Jutta Pauna-Gren, Lisa Hallengren, Anders Silén, Joel Norr, Johan Irvénå

Dokumentdatum: 2025-08-12

Ärendenummer: TRV 2025/34162

Kontaktperson: Tobias Silfverhielm

Publikationsnummer: 2025:128

ISBN 978-91-8045-493-3

Foto: Trafikverket

Innehåll

Författningsförkortningar	5
Sammanfattning	6
1 Författningsförslag.....	8
2 Bakgrund	9
2.1 Regeringens uppdrag till Trafikverket	9
2.2 Skälen till uppdraget	9
2.3 Uppdragets genomförande	10
3 Gällande regelverk och arbetssätt för åtgärd på statlig väg	12
3.1 Vaghållning.....	12
3.1.1 Vaghållansvar.....	12
3.1.2 Rätt avgränsat vägnät.....	12
3.1.3 Allmän kommunal väg eller kommunal gata.....	13
3.1.4 Grundläggare principer för ändrat vaghållansvar	14
3.2 Planering av åtgärder på statlig väg.....	14
3.2.1 Vägplan	14
3.2.2 Små och okomplicerade åtgärder	15
3.3 Allmän väg inom detaljplanelagt område	17
3.4 Trafikverkets yttranden kring kommunala planer.....	19
3.4.1 Tidiga skeden	19
3.4.2 Statens intressen, riksintressestöd till länsstyrelsen.....	19
3.4.3 Yttranden vid detaljplan	20
3.5 Finansiering av åtgärder	21
3.5.1 Avsiktsförklaring och medfinansieringsavtal.....	22
3.6 Bevakningsärenden.....	22
3.7 Samordnat förfarande.....	22
4 Problembeskrivning	24
4.1 Dubbelprövning	24
4.1.1 Väglagen kontra plan- och bygglagen.....	24
4.1.2 Miljöprövning	26

4.2 Långa ledtider i Trafikverkets processer	26
4.3 Oförutsägbarhet.....	27
4.4 Hur vanliga är problemen?	28
4.5 Vad får problemen för konsekvenser (nollalternativ)?	28
5 Diskussion och slutsatser	29
6 Trafikverkets förslag till förändring	30
6.1 Förslag till författningsförändringar	30
6.2 Författningskommentar	30
6.3 Praktisk tillämpning av förslaget	32
6.3.1 Åtgärden initieras av kommunen.....	32
6.3.2 Åtgärden initieras av Trafikverket (befintlig detaljplan)	34
7 Alternativa förslag som övervägts i utredningen.....	35
7.1 Genomförande med stöd av PBL.....	35
7.2 Kommunen planerar, projekterar och genomför	35
8 Följändringar i andra regelverk.....	36
8.1 Plan- och bygglagen	36
9 Konsekvensbeskrivning	37
9.1 Konsekvenser för kommuner	37
9.2 Konsekvenser för staten	39
9.2.1 Det statliga vägnätet	39
9.2.2 Trafikverket.....	39
9.3 Konsekvens för tredje man	40
9.4 Konsekvens för markägare	41
9.5 Konsekvens för övriga aktörer	42
9.6 Diskrepans mellan väg och järnväg	42
9.7 Tolkning: "byggande av väg"	43
9.8 Samhällsekonomiska konsekvenser	43
9.9 Utvärdering.....	44
9.10 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser	44
10 Trafikverkets bedömning	45

Författningsförkortningar

Förklaringar till förkortningar av författningar som används i rapporten:

Anläggningslagen	Anläggningslagen (1973:1149)
Boverkets föreskrifter om detaljplan	Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan
LBJ	Lag (1995:1649) om byggande av järnväg
MB	Miljöbalken (1998:808)
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
Väglagen	Väglagen (1971:954)
Vägförordningen	Vägförordningen (2012:707)

Sammanfattning

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att, i dialog med Boverket, utreda möjligheten och lämpligheten att införa ett undantag i väglagen (1971:948) som innebär att en vägplan inte behöver upprättas för åtgärder på det nationella och regionala vägnätet om kommunen har detaljplanelagt åtgärden. Undantaget ska gälla under förutsättning att åtgärden dels är av mindre omfattning, dels utförs inom sammanhängande bebyggelse samt enbart har lokal påverkan på trafiksystemet.

Utredningen visar att det finns ett behov av att förändra samspelet mellan väglagen och plan- och bygglagen (PBL), särskilt i situationer där kommuner planerar åtgärder som berör det statliga vägnätet. Det som i många fall benämns dubbelprovning handlar egentligen om dubbla processer, dvs planlägningsprocesser där frågor som regleras i olika lagstiftningar hanteras och prövas av respektive myndighet. Kommunerna upplever att de dubbla processerna i vissa fall leder till att de får göra omtag i sin planlägningsprocess, att detaljplanerna kan försenas och förutsebarheten i detaljplaneprocessen försämras. Trafikverket föreslår därför en lagändring, ett tillägg i 10 § väglagen, som medger ett undantag där vissa mindre omfattande åtgärder inte ska anses vara byggande och att vägplan därför inte behöver tas fram, om de omfattas av en kommunal detaljplan. I denna utredning anges vilka lagkrav och övriga kriterier som behöver uppfyllas för de åtgärder som kan bli aktuella. Utredningen föreslår en lagändring och kriterier som säkerställer att åtgärderna som blir tillämpliga innebär en välavvägd lösning och som behåller grundläggande rättssäkerhet samtidigt som det öppnar upp för en mer effektiv planläggning. Genom att skapa tydliga kriterier och lagkrav för vilka åtgärder som inte kräver vägplan och knyta dessa till kommunens ansvar för markåtkomst och miljöbedömning, ges kommunerna större möjligheter att planlägga mindre omfattande åtgärder på statlig väg.

Förslaget kan få betydelse i exploateringsprojekt där kommunen är huvudman och äger marken, eftersom det då är möjligt att förkorta ledtiderna och spara resurser och offentliga medel på att inte behöva arbeta med två parallella planprocesser. En förutsättning för att undantaget ska kunna användas är att Trafikverket ställer sig bakom åtgärden, vilket kräver ett fungerande samarbete i ett tidigt skede av planeringsprocessen. Här blir tillit och tydlig samverkan avgörande – utan en gemensam förståelse för roller, ansvar och tidpunkter i processen riskerar förslaget att inte få genomslag.

Vidare visar utredningen att de rättsliga riskerna är hanterbara. Detta under förutsättning att Trafikverket får tolkningsföreträde genom ett beslut som är en förutsättning för att vägåtgärden beskriven i detaljplanen kan genomföras som ett undantag enligt väglagens §10, alltså en vägåtgärd av mindre omfattning.

Slutligen konstateras att det inte räcker med en lagändring – införandet av undantagsbestämmelsen bör följas upp med riktlinjer, stödmaterial och utbildningsinsatser till både kommuner och Trafikverkets egna organisation. För att säkerställa att förändringen leder till de effekter som eftersträvas bör också en utvärdering genomföras efter några år, med särskilt fokus på leddidsförkortning, rättssäkerhet och hur väl samverkan har fungerat i praktiken.

Trafikverkets samlade bedömning är att förslaget är *möjligt* och *lämpligt* att genomföra; möjligt genom det tillägg till 10 § väglagen som föreslås och lämpligt eftersom det sparar offentliga medel genom att minska på antalet planeringsprocesser som genomförs i samhällsbyggnadsprocessen. Därmed får samhället kortare planeringstider för mindre omfattande åtgärder på det statliga vägnätet som idag måste planeras med både vägplan och detaljplan.

1 Författningsförslag

Trafikverket föreslår följande förändring i väglagens §10 genom tillägget nedan redovisat.

Nuvarande lydelse

Ny lydelse

10 §

Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg.

Ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna.

En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt.

En åtgärd på en befintlig väg ska inte anses vara byggande av väg om

1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och
2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.

En åtgärd på befintlig väg ska heller inte anses vara byggande av väg om den är av mindre omfattning, omfattas av detaljplan och kommunen tillhandahåller marken enligt 7 §.

2 Bakgrund

2.1 Regeringens uppdrag till Trafikverket

Den 13 mars 2025 fick Trafikverket i uppdrag att, i dialog med Boverket, utreda möjligheten och lämpligheten att införa ett undantag i väglagen (1971:948) som innebär att en vägplan inte behöver upprättas för åtgärder på det nationella och regionala vägnätet om kommunen har detaljplanelagt åtgärden och under förutsättning att åtgärden dels är av mindre omfattning, dels utförs inom sammanhängande bebyggelse samt enbart har lokal påverkan på trafiksystemet.

Trafikverket ska lämna förslag på de villkor som bör vara uppfyllda för att ett undantag ska vara möjligt. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket beakta hur ett eventuellt förslag kan komma att påverka vägrättsinstitutet och väghållaransvaret inklusive framtida drift och säkerhet.

I redovisningen av uppdraget ska Trafikverket redogöra för hur det förslag som lämnas kan komma att påverka rättssäkerheten för tredje man och möjligheten till överprövning. Trafikverket ska vidare lämna en redogörelse för hur vanligt det är att problem uppstår med större förseningar vid åtgärder på det nationella vägnätet där någon form av undantag i väglagen skulle kunna ha tillämpats om möjlighet funnits.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

I redovisningen ska Trafikverket redogöra för hur uppdraget har genomförts, eventuella förslag till författningsändringar samt beskriva konsekvenserna av de förslag som lämnas.

Redovisningen ska även innehålla en analys av påverkan på kommunsektorn inklusive kostnadsberäkningar och konsekvensanalys i enlighet med 6–8 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

2.2 Skälen till uppdraget

Bakgrunden till regeringens beslut för uppdraget till Trafikverket är det förslag som lämnades inom ramen för promemorian Nationell fysisk planering (Ds 2023:28)¹. I promemorian lämnar utredaren ett förslag som innebär att en vägplan inte ska behöva upprättas för åtgärder som har stöd i detaljplan och är av mindre omfattning inom sammanhängande bebyggelse på det nationella och regionala vägnätet som enbart har lokal påverkan på trafiksystemet. Syftet med förslaget är enligt utredaren att korta planeringstiderna i samhällsbyggnadsprocessen och att

¹ Nationell fysisk planering, Ds 2023:28. [Nationell fysisk planering - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/491319/1/1)

minska dubbelprövning med risk för omtag. Enligt utredaren behöver undantaget villkoras med att Trafikverket ställer sig bakom åtgärden och har tolkningsföreträde när undantaget kan tillämpas. Som utredaren ser det förutsätter det dock en god samverkan mellan den berörda kommunen och Trafikverket. Att åtgärden är godtagbar för Trafikverket behöver enligt utredaren säkras för att undantaget ska kunna användas. Utredaren menar att detta kan göras via civilrättsligt avtal, men lagstiftningen bör stipulera att undantaget enbart får användas när överenskommelse finns och åtgärden har prövats med stöd av detaljplan. Utredaren skriver i promemorian att väglagen i nuläget kräver att alla åtgärder på det nationella vägnätet ska prövas genom en vägplan och att detta skapar frustration framför allt hos kommuner som redan i detaljplaneskedet har löst ut trafikala frågor, oftast i samråd med Trafikverket. Innan en allmän väg får börja byggas måste ett antal förutsättningar vara uppfyllda. Exempelvis måste en vägplan ha vunnit laga kraft, erforderliga miljötillstånd vara klara och om vägen byggs inom detaljplanelagt område får projektet inte vara i strid med detaljplanen. Dessa tre prövningar sker oberoende av varandra och avser i huvudsak olika frågor.

- Vägplanen, som regleras i väglagen (1971:948), leder fram till uppkomsten av vägrätt. Vägrätt, som är en förfoganderätt och inte en äganderätt, ger väghållaren rätt att ta mark i anspråk samt framtida rådighet över vägområdet för drift och underhåll.
- En prövning enligt miljöbalken (1998:808) sker då detta är behövligt, till exempel frågor om tillstånd för vattenverksamhet eller dispensfrågor, som till exempel dispens från artskyddsförordningen (2007:845). Dessa frågor prövas av mark- och miljödomstol eller länsstyrelse som kan besluta eventuella villkor för hur den aktuella vägen ska byggas för att uppfylla lagstiftningens krav.
- Plan- och bygglagen (2010:900) är ett instrument främst för en kommun att inom kommunen planera och reglera mark- och vattenområdets användning, bebyggelse och byggnadsverk.

I samtliga de angivna regelverken finns krav på samråd med berörda. Var och en av dessa prövningar är självständig, dvs prövar sin fråga sett till syftet med regelverket, det innebär att en dubbelprövning inte sker.

2.3 Uppdragets genomförande

Detta regeringsuppdrag (fortsatt kallat uppdraget) har genomförts på följande sätt.

Trafikverket utsåg Tobias Silverhielm och Ulrika Menau till handläggare för uppdraget samt en styrgrupp med representation från Trafikverkets verksamhetsområden Planering samt Juridik och planprövning. Handläggarna har biståtts i sitt arbete av en arbetsgrupp från olika delar av Trafikverket.

Arbetet inleddes med att arbetsgruppen genomförde ett antal workshops för att hantera olika aspekter av uppdraget som beskrivs i avsnitt 2.1. Diskussionerna som dokumenterades i arbetsmaterial från dessa samtal ligger till grund för det förslag till författningsändring som här fram framställs. Trafikverket genomförde vidare två dialogtillfällen med Boverket för att inhämta Boverkets syn på lämpligheten och möjligheten att genomföra en författningsändring i väglagen i enlighet med uppdragets syfte. Trafikverket genomförde också dialog med Sveriges kommuner och regioner (SKR) för att inhämta synpunkter om konsekvenser och påverkan på kommunsektorn. SKR bjöd in Trafikverket till ett möte med kommunala plan- och exploateringschefer för att höra direkt från kommunerna hur de såg på den problembeskrivning som presenterades i uppdraget. Utöver dessa parter fick även länsstyrelsernas expertgrupp för infrastruktur möjlighet att lämna synpunkter.

Synpunktslämnarna fick en begränsad period i juni för att lämna synpunkter på denna uppdragsrapport. Trafikverket har beaktat de synpunkter som lämnats men lämnar ingen separat redogörelse för hur dessa synpunkter beaktats. Trafikverket vill uppmärksamma regeringen på att Boverket, inom den tidsram som funnits, inte har haft möjlighet att lämna så genomgående synpunkter att det varit möjligt att fullt ut analysera möjliga följdförändringar i angränsande lagstiftning exempelvis plan- och bygglagen (2010:900). Trafikverket har inarbetat de synpunkter som bedömts vara relevanta för den i denna uppdragsrapport redovisade författningsändringen av väglagen (1971:948) som föreslås.

3 Gällande regelverk och arbetssätt för åtgärd på statlig väg

3.1 Väghållning

I väglagen (1971:948) samt vägförordningen (2012:707) fastslås vad som gäller avseende väghållning. Väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Vid väghållning ska tillbörlig hänsyn tas till enskilda intressen och till allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas.

3.1.1 Väghållaransvar

Väghållning innebär byggande och drift av väg. Beroende på vilken typ av väg det är finns det olika väghållare som ansvarar för vägen och flera lagstiftningar som reglerar byggande och drift.

Det svenska vägnätet är indelat i allmänna vägar, kommunala gator² och enskilda vägar. Laggrunden för väghållning regleras i huvudsak i följande tre lagar:

- Väghållning av allmänna vägar, enligt Väglagen (1971:948)
- Väghållning av gator, enligt Plan- och bygglagen (2010:900)
- Väghållning av enskilda vägar, enligt Anläggningslagen (1973:1149).

Staten genom Trafikverket är normalt väghållare för allmänna vägar. Trafikverkets regionkontor är utsedda av regeringen att vara väghållningsmyndigheter och ansvara för allmänna statliga vägar.

Om det främjar en god och rationell väghållning kan regeringen, enligt 5 § väglagen, besluta att en kommun ska vara väghållare för allmänna vägar inom ett visst område, s.k. kommunalt väghållningsområde. Inom ett kommunalt väghållningsområde kan en kommun vara väghållare för en allmän väg.

En övergripande allmän väg ska ha staten som väghållare även om vägen är inom det kommunala väghållningsområdet. Vilken allmän väg som ingår i statligt respektive kommunalt väghållaransvar regleras i ett särskilt beslut av regeringen eller Trafikverkets centrala funktion för Juridik och planprövning.

3.1.2 Rätt avgränsat vägnät

Det huvudsakliga syftet med allmänna statliga vägar är att förbinda olika målpunkter eller orter med varandra. Förbindelsebehovet är det övergripande

² Det finns också kommunala vägar, men för enkelhetens skull benämns dessa som gator i denna rapport.

kriteriet och sådana vägar (förbindelseleder) ska därför normalt vara allmänna, om inte vägnätet är tillräckligt tätt ändå. Trafiken längs en förbindelseled får inte heller vara alltför ringa.

Trafikverket har i samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Riksförbundet för Enskilda vägar kommit fram till följande principer för väghållaransvarets fördelning.

- Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.
- Kommunerna bör ha huvudansvaret för väghållningen i tätort med undantag för det övergripande statliga vägnätet.
- Enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd med främst nytta för fastighetsägare i deras närhet.

En övergripande väg är en väg med övergripande funktion som behövs som förbindelseled och inte främst för lokal trafik inom tätorten. Det övergripande vägnätet består av europavägar, riksvägar och länsvägar med vägnummer under 500.

På landsbygden är väghållaransvaret vanligen uppdelat mellan allmän väg, med staten som väghållare, och enskilda vägar med främst lokal nytta för närområdet. På landsbygd har allmänna vägar ofta ett vägnummer över 500.

Staten svarar för vägar med två benämningar; allmänna på landsbygd och övergripande vägnät. Vägens funktion i vägsystemet avgör om vägen ingår i det övergripande vägnätet och bedöms i en vägnätsutredning i samband med att förändring av väghållaransvar prövas.

3.1.3 Allmän kommunal väg eller kommunal gata

En kommun kan, med stöd av 5 § väglagen, vara väghållare för allmän väg inom ett kommunalt väghållningsområde eller huvudman för en gata enligt plan- och bygglagen där vägen i detaljplanen är planlagd med kommunalt huvudmannaskap för allmän platsmark.

Enligt 1 § väglagen upphör en väg att vara allmän, om kommunen är väghållare och vägen upplåts eller ska vara upplåten som gata enligt PBL. Vid en sådan situation blir således den allmänna kommunala vägen enbart en kommunal gata.

Vid upprättande av detaljplan med kommunalt huvudmannaskap finns en skyldighet/rättighet att lösa in allmän platsmark. En gata med kommunalt huvudmannaskap, är efter detaljplanens genomförande belägen på en kommunal fastighet.

3.1.4 Grundläggare principer för ändrat väghållaransvar

Förändrat väghållaransvar för en allmän statlig väg kan vara aktuellt när vägens funktion eller betydelse har förändrats. Det kan exempelvis handla om en väg som passerar genom en tätort och vars funktion för genomfartstrafik har ersatts av en ny förbindelse. I ett sådant läge kan det vara aktuellt att utreda och pröva om vägen genom tätorten istället är mer lämplig som kommunal gata (enligt PBL).

Även om ingen ny väg har tillkommit kan samhällsutveckling och urbanisering ha medverkat till att en allmän väg med tiden har fått en förändrad funktion eller betydelse. När en sådan väg är belägen i tätortsmiljö bör det utredas om kommunen är en mer lämplig väghållare för vägen än staten. Med kommunen som väghållare istället för staten kan tätortsvägen lättare anpassas för omgivningens behov och krav. Detta gäller inte de allmänna vägar som klassas som övergripande allmänna vägar och som bör ingå i det statliga väghållaransvaret.

3.2 Planering av åtgärder på statlig väg

Trafikverket tillämpar väglagen vid genomförande av åtgärder på allmän statlig väg. Begreppet ”byggande av väg” är centralt i väglagen, och innebär att bygga ny väg eller att bygga om väg (10 § första stycket väglagen). Huvudregeln enligt 14 a § väglagen är att den som avser att bygga en allmän väg ska upprätta en vägplan.

Tillfälliga åtgärder på väg samt driftåtgärder räknas inte som byggande av väg. Begreppet byggande av väg förekommer även på fler ställen i väglagen, till exempel i 34 § vilken anger att den som ska bygga väg har rätt till tillträde till mark för förundersökningar m.m. Det innebär att ett sådant tillträde inte erhålls genom nämnda regel vid exempelvis driftåtgärder, eftersom de inte utgör byggande av väg.

I samband med ändringar i väglagen år 2013 så infördes ett antal möjligheter till förenklade förfaranden i samband med byggande av väg. En sådan förenkling innebar att små och okomplicerade projekt inte ska kräva formell planering (prop. 2011/12:118 s. 117), se avsnitt 3.2.2.

3.2.1 Vägplan

En vägplan är ett juridiskt bindande dokument som krävs för att bygga eller förändra en allmän väg i Sverige, enligt väglagen. Den fungerar som ett tillstånd och visar exakt var vägen ska gå, hur den ska byggas och vilken mark eller utrymme som behöver tas i anspråk för vägen för att bygga den.

Ett syfte med vägplanen är att ordna markåtkomsten, både det permanenta och tillfälliga behovet. Därtill prövas vilka skyddsåtgärder som behövs för att minimera påverkan på omgivningen och identifiera vilka övriga tillstånd som behövs för att genomföra projektet.

Planläggning av vägbyggande följer en process där både infrastrukturbyggaren och företrädare för samhället i övrigt medverkar. Planlägningsprocessen regleras i väglagen (1971:948), med tillhörande förordningar, och syftar till att förfarandet vid byggande av transportinfrastruktur ska få god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen.

Väglagen (1971:948) innehåller de regler om allmänna vägar som har ansetts kräva lagform. Regeringen har utfärdat föreskrifter om allmänna vägar som har tagits in i vägförordningen (tidigare vägkungörelsen [1971:954]). Härutöver har regeringen utfärdat förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Föreskrifter om allmänna vägar kan vidare utfärdas av Trafikverket.

Planlägningsprocessen syftar till att utreda och definiera var vägen ska lokaliseras och hur den ska utformas. Processen innebär att planläggningen av vägar förankras bland annat i kommunernas planering och att de som berörs i olika processteg får goda möjligheter till insyn och ges möjlighet att framföra synpunkter. Under processen analyseras och beskrivs väganläggningens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Slutligen läggs lokaliseringen och detaljutformningen fast. I lagarna slås fast att vägplan ska upprättas för åtgärder som innebär byggande av väg i lagens mening. Där regleras också den process som leder fram till en fastställd vägplan och som således är en förutsättning för byggande.

En grundläggande utgångspunkt är att när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

3.2.2 Små och okomplicerade åtgärder

Syftet med att förenkla lagstiftningen kring små och okomplicerade åtgärder (SO-åtgärder) var bl.a. att använda planeringsresurserna mer effektivt och mer riktat mot de situationer där det är viktigt att en planläggning enligt väglagen genomförs. Istället för att i väglagen reglera det på så sätt att små och okomplicerade projekt inte kräver vägplan, infördes istället att dessa projekt inte ska anses utgöra byggande av väg (10 § fjärde stycket väglagen). Huvudsyftet var dock att undgå planläggning. Förenklingen kan även tillämpas på driftåtgärder som kräver mer mark, vilka annars även de skulle ha krävt vägplan (28 § väglagen).

10 § fjärde stycket väglagen är formulerat enligt följande:

En åtgärd på en befintlig väg ska inte anses vara byggande av väg om

1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och

2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.

I Trafikverkets arbetssätt (TDOK 2013:0291) för dessa åtgärder, vilka benämns SO-åtgärder, består prövningen för att kunna tillämpa undantaget av fyra steg:

1. Det gäller endast åtgärder på befintlig väg eller järnväg.

Det gäller förändringar som behövs för vägens eller järnvägens bestånd, drift eller brukande.

Reglerna kan inte tillämpas för åtgärder som innebär avvikelser från en fastställd väg- eller järnvägsplan i ett ännu inte färdigställt projekt. Sådana avvikelser hanteras genom lagreglerna om s.k. oväsentlig avvikelse eller ändring av plan.

2. Det ska vara fråga om små och okomplicerade åtgärder

Som exempel på sådana åtgärder nämns i förarbetena att:

- göra smärre justeringar i längs- eller höjddled av en väg,
- anlägga en buss- eller rastficka eller en tryckbank,
- anlägga eller förlänga plattformar eller
- losstagning (skrotning) av berg för att utvidga tunnlar.

Det är åtgärder av den omfattning som redovisas i exemplen ovan som lagen avser. Om omfattningen är större än så kan åtgärden i dagsläget inte undantas från formell planläggning även om kriterierna för undantag i övrigt är uppfyllda.

Hur åtgärden uppfattas av omgivningen kan vara ett stöd för bedömning av åtgärdens omfattning. Åtgärden ska vara något som av de flesta, och med normalt språkbruk, uppfattas som liten. Åtgärden ska dessutom vara okomplicerad (i förarbetena används både begreppen enkel och okomplicerad), d.v.s. avvägningen mellan olika intressen ska vara enkel att göra.

3. Det ska vara fråga om åtgärder som endast medför marginell, eller ingen, ytterligare påverkan på omgivningen.

En förutsättning är att åtgärden inte medför någon beaktansvärd olägenhet för omgivningen när åtgärden är genomförd. Det ska således vara uppenbart att andra intressen inte motverkas mer än marginellt. Detta bör kunna konstateras genom en enkel bedömning. Om så inte är fallet ska

bedömningar och intresseavvägningar göras inom ramen för en formell planläggningsprocess.

Det är den tillkommande påverkan som den aktuella åtgärden orsakar som ska bedömas. Omständigheter som har betydelse vid bedömningen är bland annat av omgivningens karaktär och känslighet, till exempel om det finns bebyggelse eller känslig miljö i närheten. När en åtgärd är genomförd kan anläggningen eller trafiken få negativ påverkan på eventuella natur- och kulturvärden i näraliggande mark- och vattenområden eller försämra möjligheterna att använda intilliggande mark för boende eller någon annan verksamhet. Finns behov av skyddsåtgärder för att minska eller hindra påverkan på miljön är normalt bedömningen att åtgärden medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen.

Även om åtgärder görs helt eller delvis utanför befintligt vägområde/järnvägsfastighet utesluter det inte att den ytterligare omgivningspåverkan blir marginell. Vid en större utvidgning av området är det dock troligast att påverkan blir mer än marginell oberoende av hur omgivningen ser ut.

4. Eventuell markåtkomst kan ske på frivillig grund.

Om ny mark behöver tas i anspråk är en ytterligare förutsättning att berörda fastighetsägare och innehavare av särskild rätt, till exempel servitutsrätt eller ledningsrätt, skriftligen medger att mark eller utrymme får tas i anspråk. För allmän väg innebär det att vägrätt uppkommer om samtliga undantagskriterier är uppfyllda.

Varken i förarbetena eller i väglagen, eller i Trafikverkets arbets sätt, nämns hur detaljplanebestämmelser skulle kunna påverka bedömningen vid tillämpning av undantaget. Dock har en detaljplan ibland kunnat motivera varför en åtgärd anses vara okomplicerad (intresseavvägningen är redan gjord och markanvändningen är bestämd) eller varför en åtgärd inte medför omgivningspåverkan (omgivningen har i och med detaljplanen att räkna med en förändring).

3.3 Allmän väg inom detaljplanelagt område

För att anlägga en ny allmän väg eller bygga om en befintlig väg krävs enbart prövning enligt väglagen. Behov av förändringar på redan befintliga vägar hänger ofta samman med andra förändringar i vägens närområde som kan vara initierade genom den kommunala planeringen. I PBL finns krav på reglering med detaljplan om en bebyggelse ska förändras och regleringen behöver ske i ett sammanhang. Då kan vägen inkluderas och förändringen prövas i ett sammanhang.

När allmän väg ska byggas inom detaljplanelagt område så får inte vägen byggas i strid mot detaljplanen eller planbestämmelserna. Om syftet med planen eller

bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras. I arbetet med att upprätta en vägplan identifieras vilka detaljplanelagda områden som berörs, ifall vägen stämmer överens med detaljplanen, om vägförslaget kan ses som en mindre avvikelse som inte motverkar detaljplanens syfte eller ifall detaljplanen behöver ändras eller upphävas.

Ifall en allmän väg med statlig väghållare ligger inom område med detaljplan så är det vanligast förekommande att detaljplanens användning är allmän plats för väg eller gata med kommunalt huvudmannaskap. Då är vägen både allmän väg enligt väglagen och planlagd som väg/gata enligt plan- och bygglagen (PBL). Då gäller fortfarande väglagens regler om vägområde och exempelvis tillstånd enligt 43–44 §§ väglagen.

I de fall en detaljplan har kommunalt huvudmannaskap, marken är avsedd till allmän plats och marken eller utrymmet har tagits i anspråk av kommunen för avsett ändamål (33 § väglagen) så upphör vägrätten, alternativt kan inte uppstå. Kommunen ska då istället tillhandahålla den mark eller utrymme som behövs för den allmänna vägen (7 § väglagen). Det innebär att ifall kommunen inte löser in marken, och fastighetsägaren heller inte begär att bli inlöst, så kommer upplåtelseformen för den allmänna vägen att vara vägrätt.

Ifall vägåtgärden sker med stöd av 10 § fjärde stycket väglagen (s.k. SO-åtgärd, se avsnitt 3.2.2) så fungerar reglerna om vägrätt och vägområde på samma sätt som om en vägplan hade tagits fram, dvs ett vägområde uppstår och ifall vägrätt uppstår eller inte beror bland annat på om kommunen löst in marken eller inte, alternativt ifall kommunen redan äger marken sedan tidigare.

För den omvända situationen – att en allmän väg detaljplaneläggs – så gäller något annorlunda förutsättningar:

- Ifall detaljplanen förutsätter andra åtgärder än för vägändamål inom vägområdet så krävs tillstånd enligt 43–44 §§ väglagen.
- Ifall detaljplanen förutsätter att vägområdet förändras så krävs beslut enligt väglagen, till exempel om indragning av väg eller SO-åtgärd/vägplan, beroende på om vägområdet minskas respektive utökas.
- Ifall detaljplanen anger allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap och den allmänna vägen planläggs som allmän plats så upphör eventuell vägrätt när kommunen löser in marken enligt 33 § väglagen.
- Ifall detaljplanen förutsätter vägåtgärder på den allmänna vägen så har kommunen att förvänta sig att staten genomför dem, enligt 6 kap. 19 § PBL samt 12 § väglagen. Detta kräver en samverkan mellan kommunen och väghållaren i samband med att detaljplanen upprättas. Eftersom

välgårderna måste prövas enligt väglagen, är det viktigt att i tidigt skede utreda – under förutsättning att väghållaren kan godkänna åtgärden – ifall åtgärden kräver vägplan eller om undantaget enligt 10 § fjärde stycket väglagen (s.k. SO-åtgärd, se avsnitt 3.2.2) kan tillämpas.

Kan då situationen uppstå där den enskilde får dubbel ersättning, ifall kommunen löser in mark som är ett befintligt vägområde? Detta regleras i både väglagen och expropriationslagen. Har vägrätt sedan tidigare uppstått så ska väghållaren betala intrångsersättning till markägaren (55 § väglagen). I vissa situationer kan ersättningsförhandlingarna dra ut på tiden, men väghållaren ska ändå fullgöra ersättningsskyldigheten trots att vägrätten har upphört till följd av en detaljplan (57 § väglagen). När kommunen sedan löser in marken så ska inte någon ersättning utgå (4 kap. 1 § tredje stycket expropriationslagen). Då inlösen av allmän plats vanligtvis sker genom lantmäteriförrättning är det i dessa situationer av betydelse att upplysa lantmäterimyndigheten om att ersättning inte ska utgå.

3.4 Trafikverkets yttranden kring kommunala planer

Trafikverket har olika roller i samhällsbyggnadsprocessen. Dels deltar Trafikverket som sakägare och väghållare i dialog och samråd och dels är Trafikverket, som statlig myndighet, stöd till länsstyrelsen som samlat företräder statens intressen.

3.4.1 Tidiga skeden

Trafikverkets ambition är att aktivt och konstruktivt delta i den kommunala planeringens tidiga skeden, och därmed skapa förutsättningar för att lösa avgörande frågor för det fortsatta planarbetet. Trafikverket vill delta i dialogen så snart det väcks en fråga som påverkar samhällsstrukturen och därmed transportsystemet. Samarbete i tidiga skeden är alltid att föredra framför granskning av färdiga förslag. Om berörda aktörer känner till varandras roller och uppgifter kan man ömsesidigt efterfråga och initiera samarbete vid rätt tillfällen (Trafikverket, 2020).

3.4.2 Statens intressen, riksintressestöd till länsstyrelsen

Den kommunala planeringen, med stöd i PBL, utgår från översiktsplanen, som ska omfatta allt mark- och vattenområde inom kommunen. Kommunen ska i översiktsplanen redovisa grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden för hela kommunen. Grunddragen ska framgå av en karta. Av planen ska det även framgå hur kommunen anser att den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras (SFS 2010:900 3 kap). Det innebär även lokalisering av ny infrastruktur. Översiktsplanen utgör vägledning för bland annat detaljplanering, bygglovsprövning utanför detaljplanelagt område och andra tillståndsprövningar.

När kommunen upprättar ett förslag till översiktsplan ska kommunen samråda med länsstyrelsen, regionen och de kommuner som berörs. Kommunen ska också ge kommunens medlemmar, andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet.

Trafikverket har ett väsentligt intresse av förslaget och lämnar synpunkter på översiktsplanen utifrån rollen som vägghållare, men den huvudsakliga uppgiften i arbetet med översiktsplan är att bistå länsstyrelsen i sitt uppdrag att samlat företräda statens intressen i översiktsplaneprocessen, vanligen utifrån riksintresseanspråk.

3.4.3 Yttranden vid detaljplan

Vid detaljplanläggning anges hur förslaget till detaljplan stämmer med översiktsplanen. Om den är förenlig så kan lämplig lokalisering anses vara klar i och med översiktsplanen. Kommunen kan planlägga utan detta stöd men detaljplanen behöver då hantera avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen, 2 kap PBL.

Trafikverket fattar beslut om markanspråk för riksintresse kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Vid yttrande över detaljplaner lämnar Trafikverket synpunkter på de riksintresseanspråk som berörs av förslaget till detaljplan. Länsstyrelsen inhämtar andra myndigheters motsvarande anspråk och synpunkter och svarar för samordningen av de statliga intressena.

Länsstyrelsen ska, enligt PBL, utöva tillsyn över och bevaka vissa statliga och mellankommunala intressen. Genom länsstyrelsens medverkan i planprocessen är det meningen att de frågor som länsstyrelsen särskilt ska bevaka genom tillsyn, ska uppmärksammas tidigt, så att det är möjligt för kommunen att beakta länsstyrelsens synpunkter. Dialogen mellan stat och kommun om dessa intressen sker både under samrådet och under granskningen. I granskningsskedet ska länsstyrelsen ge ett tydligt besked till kommunen om detaljplanen är godtagbar utifrån de intressen som kan leda till ett upphävande. Kommunen ska alltså, innan planen antas, få veta om det finns en risk att länsstyrelsen kommer att ingripa genom sin tillsyn mot planbeslutet.

De ingripandegrunder som räknas upp är:

- ett riksintresse enligt miljöbalken inte tillgodoses
- regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt
- en miljökvalitetsnorm enligt miljöbalken inte följs
- strandskydd enligt miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser

- en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Trafikverkets riksintresseanspråk kan vara en grund för den prövning länsstyrelsen gör. I de yttranden som lämnas finns en tydlig koppling till prövningsgrunderna eftersom dessa är en viktig del av processen.

Trafikverket granskar planen även utifrån sakägargrunder, d.v.s. i rollen som väghållare. Här betraktas planen utifrån påverkan på vägen, möjlighet till drift, underhåll, påverkan på vägkropp m.m. Trafikverksregionerna är väghållningsmyndighet.

Många Länsstyrelser vill att det är tydligt i vilken roll, stat eller sakägare, Trafikverket lämnar synpunkterna. Samma yttrande innehåller vanligen båda aspekterna. Det är angeläget att tänka efter före hur en överklagan skulle kunna se ut. Det händer att Trafikverket överklagar samtidigt som länsstyrelsen beslutar att överpröva. För dessa frågor kan överklagande tillämpas enl. PBL 13:10. Statliga myndigheter har dock enligt denna bestämmelse talerätt i egenskap av berörd sakägare. Staten kan alltså som sakägare bevaka sina intressen när det gäller beslut som direkt berör till exempel statlig mark (PBL 13 kap 10§).

3.5 Finansiering av åtgärder

När kommunerna planerar för förändrad markanvändning kan det föranleda behov av förändringar i det statliga vägnätet. Åtgärder i det statliga vägnätet finansieras normalt sett genom länsplan (regionala vägar) eller nationell plan (nationella vägar). Planerna uppdateras på uppdrag av regeringen, ungefär vart fjärde år. Trafikverket bistår med underlag och genomför planerna, men det är regeringen respektive länsplaneupprättarna som beslutar om vilka åtgärder som ska finnas med i planerna.

Om en kommun är villig att finansiera hela åtgärden behöver den inte finnas med i nationell plan eller länsplan. Den behöver dock fortfarande komma med i Trafikverkets verksamhetsplanering.

Åtgärder på den statliga vägen är en följd av en utvecklingsambition hos kommunen. Vägåtgärden kan därför sägas vara del i ett sammanhang och inte en brist i transportsystemet. Åtgärdsvalsstudier, metodiken för att lösa transportrelaterade behov, tillämpas inte eftersom bristen uppkommer först i samband med exploateringen/förändringen som kommunen driver. Kommunens detaljplan syftar till att pröva markens lämplighet för ett visst ändamål – där i ingår vägåtgärden.

3.5.1 Avsiktsförklaring och medfinansieringsavtal

En avsiktsförklaring mellan kommun och Trafikverket tas fram för åtgärder med planerad byggstart år 4 – 6. Avsiktsförklaringen syftar till att identifiera viljan till, preliminär inriktning och omfattning av medfinansiering samt anger villkoren, formerna och tidplanen för fortsatt samverkan rörande utpekade åtgärder. Avsiktsförklaringen tidsbegränsas till nästa planrevidering och är inte bindande.

Ett medfinansieringsavtal tas därefter fram för åtgärder med planerad byggstart år 1 - 3 och syftar till att bestämma omfattning av åtgärder, parternas ansvar samt finansieringen av åtgärden. Det är ett avtal som binder parterna, men utan klausuler om skadestånd. Avtalet ska ligga inom ramen för det bemyndigande som regeringen gett Trafikverket. (Förhandling och förvaltning av avtal om medfinansiering och samverkan med externa TDOK 2017:0422).

För att säkerställa finansiering av de åtgärder som blir tillämpbara som ett undantag genom §10 väglagen till följd av en kommunal detaljplan kommer Trafikverket att i sitt yttrande över förslaget till detaljplan ange att ett avtal måste tecknas före beslut om planens antagande.

Initiativ till detaljplaner kan komma från privata intressenter (exploatörer, byggherrar, fastighetsägare med flera). Sådana initiativ ger upphov till kommunala avtal med intressenten. Det kan vara ett plankostnadsavtal som definierar att planen tas fram men också ett exploateringsavtal som reglerar en detaljplans genomförande, PBL 6 kap 39 och 40§§.

3.6 Bevakningsärenden

Trafikverket har som huvudinriktning att alla åtgärder på det statliga vägnätet ska planeras och genomföras av Trafikverket. Produktkvaliteten i Trafikverkets anläggning måste vara rätt så att ett överlämnande till förvaltaren av anläggningen är möjligt och att drift och skötsel kan ske kostnadseffektivt och säkert.

I vissa fall kan åtgärder dock genomföras genom ett bevakningsuppdrag, d.v.s. ett uppdrag där Trafikverket genom en bevakningsledare säkerställer att Trafikverkets krav på statlig anläggning tillgodoses i samband med att åtgärd som berör eller kan påverka det statliga väg- eller järnvägsnätet initieras och genomförs av extern part. Det handlar framför allt om små och okomplicerade åtgärder på lågt trafikerade vägar.

3.7 Samordnat förfarande

Enligt dagens regelsystem så finns en möjlighet till ett förenklat förfarande vid upprättande av vägplaner, i de fall åtgärden har prövats eller ska prövas i en detaljplan. Det förenklade förfarandet innebär att

- samråd om vägens lokalisering och utformning i detalj inte behöver ske om vägplanen enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplanen (15 b § väglagen),
- det inte behövs någon miljökonsekvensbeskrivning som är särskilt upprättad för vägplanen om vägplanen enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplanen (16 c § väglagen),
- kungörandet av vägplanen får samordnas med det kungörande som ska ske i detaljplaneärendet, om förslaget enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplanen (17 § väglagen).

Samordningen innebär dock fortfarande att en vägplan tas fram och fastställs, men tanken enligt förarbetena var att genom dessa förenklingar i vägplaneprocessen göra att det skulle gå fortare och bli mindre kostsamt att ta fram vägplaner i dessa situationer.

Det ska också nämnas att samordningsreglerna även infördes i PBL och ter sig liknande – dvs. vissa moment i detaljplaneprocessen kan undgås ifall åtgärden prövats eller ska prövas i en vägplan. Eftersom denna rapport syftar till att belysa möjliga förändringar i väglagen redogörs det inte ytterligare för samordningsreglerna i PBL.

4 Problembeskrivning

I Ds 2023:28 Nationell fysisk planering redovisas två problem med dagens planläggning enligt väglagen och PBL, att det är en dubbelprövning och att det är för långa ledtider. Trafikverket har dock fått uppfattningen att kärnan i problemet är den oförutsägbarhet som kommunerna ställs inför när de ska upprätta detaljplaner som påverkar statlig väg. Nedan följer Trafikverkets redogörelse av dessa problem.

4.1 Dubbelprövning

Problembilden som presenteras i rapporten Ds 2023:28 Nationell fysisk planering är att ”...den dubbelprövning som åtgärder inom tätort på det nationella vägnätet *alltid* genererar genom att sådana kräver både detaljplan enligt PBL och vägplan enligt väglagen” och att det kommer olika besked från olika nationella/statliga instanser.

Som beskrivet ovan i avsnitt 3.1 krävs det inte *alltid* vägplan för åtgärder på det statliga vägnätet. Begreppet dubbelprövning är också missvisande. Dubbelprövning innebär att samma sak prövas två gånger. Så är inte fallet vid både vägplan och detaljplan för samma åtgärd. Detaljplanen syftar till att pröva lämplig markanvändning för ett område. I detaljplaner ingår fler användningar, exempelvis gator, natur, bostäder eller centrum. Vägplanen prövar enbart ett ändamål vilket är just byggande av väg. Förändringar i syfte att nå resultat för de åtgärder som denna utredning studerat med en mer sammanhållen process skulle innebära förbättringar.

4.1.1 Väglagen kontra plan- och bygglagen

Det finns både likheter och skillnader mellan en vägplan och en detaljplan. Båda prövningarna utreder markanspråk och omgivningspåverkan och resulterar i möjligheten att anlägga en väg. Lagstiftningarna som de respektive planerna prövas mot har dock olika syften och upplägg.

Plan- och bygglagen inriktar sig på planeringsprocessen där byggande och förändring av mark- och vattenanvändningens många intressen ska samordnas och konflikter lösas i ett tidigt skede. Plan- och bygglagens förfaranden syftar till att identifiera lämplig mark- och vattenanvändning sett till både allmänna och enskilda intressen. Enligt PBL 4 kap. 2 § 2p finns krav på kommunen att ta fram detaljplan för ny sammanhållen bebyggelse eller för befintlig bebyggelse som ska förändras om regleringen behöver ske i ett sammanhang med hänsyn till den fysiska miljö som åtgärden ska genomföras i, till åtgärdens karaktär eller omfattning eller till förhållandena i övrigt.

Sammanhållen bebyggelse definieras i PBL 4 kap. 2 § som bebyggelse på tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg, gata eller parkmark. Det innebär att byggnaderna ligger så nära varandra att de utgör en tydlig grupp, där tomterna antingen har gemensam gräns eller endast separeras av exempelvis en väg eller ett grönområde.

Länsstyrelsen har tillsyn över kommunernas detaljplanering och kan överpröva detaljplaner. Det är ett verktyg för staten där planer som inte anses tillgodose eller tillräckligt belysa viktiga aspekter så som exempelvis riksintressen eller hälsa och säkerhet kan upphävas genom länsstyrelsens beslut³.

Väglagen är en så kallad sektorslag. Den gäller ”bara” allmän väg. Väglagen definierar vad som är en allmän väg och dess anordningar, vad väghållning är och vem som är ansvarig för väghållningen och reglerar processen för att bygga en allmän väg liksom drift och underhåll av en allmän väg.

En detaljplan och en vägplan fyller olika syften och prövningarna är därför olika. Dock sker samråd och granskning på ett likartat sätt i båda planerna vilket kan ge uppfattningen av att det sker en dubbelprövning. En detaljplan har till syfte att fastlägga platsens lämplighet för en viss markanvändning. I en detaljplan läggs marken ut som kvartersmark eller allmän platsmark och när kommunen är huvudman i planen uppkommer en skyldighet att lösa in den mark som redovisats som allmän platsmark. Detta sker då med äganderätt eller undantagsvis med servitut men först sedan en lantmäteriförrättning genomförts. Någon vägrätt uppstår inte i detaljplanen. Istället regleras användningen, på den juridiskt bindande plankartan, till ett vägändamål, GATA, VÄG etc., enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan. Användningen väg eller gata är så kallad allmän plats och genom planen knyts en huvudman till den. Huvudmannen har ansvar för genomförandet av allmän plats, förfarandet är olika för enskilt respektive kommunalt huvudmannaskap. Ytor för tillfällig användning kan regleras i detaljplan, men de är tidsbegränsade och kan bara ske inom planområdet. Förutom att det tas fram en detaljplan som möjliggör exploatering kan man anta att det även kommer att krävas bygglov för exploateringsåtgärderna. Även kommunens byggnationer kräver således en form av ”dubbelprövning” i och med att detaljplanen först ger ramarna men bygglovet reglerar detaljerna.

Vägplanen har som ett syfte att ordna markåtkomsten för en specifik åtgärd, både det permanenta och tillfälliga behovet. Därtill prövas vilka skyddsåtgärder som behövs för att minimera påverkan på omgivningen och identifiera vilka övriga tillstånd som behövs för att genomföra projektet. Detta sker genom att marken redovisas som vägrätt, inskränkt vägrätt och tillfällig nyttjanderätt. Den tillfälliga

3 Boverket, 2023. Plan- och bygglagstiftningens utveckling. [Plan- och bygglagstiftningens utveckling](#) - PBL kunskapsbanken - Boverket

nyttjanderätten (etableringsytor, ytor för byggtrafik m.m.) är av stor betydelse för att kunna genomföra byggnationen.

En vägplan kan beskrivas som bygglovets motsvarighet, dvs en fastställd vägplan är som ett bygglov, alltså det tillstånd som behövs för att genomföra det aktuella vägprojektet. Det är inte samma sorts prövningar i en detaljplan och i en vägplan, de har olika detaljeringsnivå och de olika planerna ger olika rättsverkan, en vägplan motsvarar prövningen i ett bygglov och motsvarar ett expropriationstillstånd. Det är alltså ingen dubbelprövning utan två olika typer av prövningar på olika detaljeringsnivåer och med olika syften.

4.1.2 Miljöprövning

När det gäller miljöprövning enligt miljöbalken skiljer sig förfarandet åt beroende på om det handlar om en detaljplan enligt PBL eller en vägplan enligt väglagen.

Vid upprättande av en detaljplan ska kommunen bedöma om planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om så är fallet måste en miljöbedömning enligt kapitel 6 i miljöbalken göras. Denna typ av miljöbedömning kallas för strategisk miljöbedömning, eftersom den sker på ett övergripande plan och tar hänsyn till mer generella frågor om markens lämplighet för exempelvis bostäder, industri eller infrastruktur. Kommunen ansvarar för processen, men länsstyrelsen har en viktig roll i att avgöra om en betydande miljöpåverkan föreligger och att samordna statliga intressen.

För vägplaner är miljöprövningen direkt kopplad till ett konkret projekt, alltså byggandet eller ombyggnaden av en allmän väg. Det innebär att en miljöbedömning eller miljökonsekvensbeskrivning blir en integrerad del av vägplanen.

Miljöprövningen sker alltså som en del av den fysiska planeringen och genomförs av den ansvariga väghållningsmyndigheten, oftast Trafikverket. Till skillnad från detaljplanen, där miljöprövningen är vägledande för kommande exploatering, utgör vägplanen ett faktiskt tillstånd enligt väglagen och miljöbalken. Det innebär att när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft så ger den både rätt att bygga vägen och rätt att använda marken, inklusive tillfällig markåtkomst. Den fungerar därmed ungefär som ett kombinerat bygglov och expropriationstillstånd.

En annan skillnad är att vägplanens miljöprövning ofta är mer detaljerad och tekniskt inriktad, medan detaljplanens miljöprövning är bredare och mer strategisk.

4.2 Långa ledtider i Trafikverkets processer

Ett problem som kommunerna upplever som mer problematiskt än själva prövningen är att kommunens och Trafikverkets tidplaner inte överensstämmer. Det är inte den dubbla prövningen utan de dubbla processerna som ställer till problem. När kommunen ansvarar för detaljplanen och Trafikverket för

vägåtgärden krävs tät samordning – både tekniskt, juridiskt och tidsmässigt. Det är vanligt att kommunens planeringshorisont är kortare och mer projektfokuserad medan Trafikverkets arbetssätt är mer långsiktigt, styrt av regelverk, nationella eller regionala prioriteringar och en intern process. Skillnaden i arbetssätt, ansvar och kultur leder ibland till att projekt inte går i takt.

Trafikverket ansvarar för hela det statliga vägnätet i landet, och har en stor mängd projekt att hantera, både nationellt och regionalt. Även om kommunen finansierar åtgärden, måste Trafikverket prioritera inom befintlig resurs- och personalram, tilldela intern projektledning och teknisk kompetens samt säkerställa att åtgärden inte påverkar andra pågående eller planerade projekt. Detta skapar ofta kö-effekter i planeringen och tidsfördröjningar innan ett projekt ens kan påbörjas. Trafikverket arbetar dock aktivt med att förbättra leveransförmågan genom att korta verksamhetens ledtider i planering och byggprojekt.

I de fall en åtgärd bedöms vara en SO-åtgärd (se avsnitt 3.2.2) är ambitionen att åtgärden ska utredas och projekteras parallellt med framtagandet av detaljplanen. Det kräver dock att kommunen upprättar en tidig dialog med Trafikverket när de påbörjar planarbetet. Förändringar i detaljplanen kan också leda till förändringar i åtgärdens omfattning, vilket kan innebära förlängning av Trafikverkets ledtider eller till och med att åtgärden bedöms vara byggande av väg och att en vägplan därmed behöver upprättas.

4.3 Oförutsägbarhet

Rapporten Ds 2023:28 Nationell fysisk planering nämner kort att kommunerna upplever att det finns en osäkerhet kring överenskommelser om åtgärder med ”staten”, som de baserar sin detaljplan på. När Trafikverket sedan kommer längre i sin utredning (och eventuell vägplan) så händer det att åtgärden har förändrats till den grad att den inte ryms inom detaljplanen. Det innebär att kommunen behöver göra om den detaljplan som de nyss har antagit.

Plangräns, användningsgräns och egenskaper i detaljplanen ska anges med exakthet i ett skede då kunskapen om åtgärden på den statliga vägen inte är fullständig. I processen både för att ta fram vägplan och detaljplan ska berörda ha möjlighet att yttra sig och påverka planens utformning, därför är inte markanspråken för åtgärden på den statliga vägen fullt ut kända förrän i vägplanens slutskede.

En konsekvens av de separata processerna är att kommunen behöver göra om den detaljplan som nyligen antagits. Att ändra en detaljplan före genomförandetidens utgång är förknippat med ersättningsanspråk från dem som har haft rättigheter i detaljplanen som kan påverkas negativt av en ändring.

4.4 Hur vanliga är problemen?

Trafikverkets analys att det inte är dubbla prövningar som är problemet bekräftas av de parter som Trafikverket har haft dialog med under uppdragets gång; Boverket, SKR och länsstyrelsens expertgrupp för infrastruktur. Utöver dessa har frågan diskuterats på ett möte med kommunala plan- och exploateringschefer som SKR kallade till. Cheferna beskrev istället att det inte är lätt att synkronisera Trafikverkets tidplaner med de kommunala när kommunen tar fram detaljplan som berör statlig väg. Det kommer ofta besked från Trafikverket i sena skeden som innebär att kommunen får ändra i sitt pågående planarbete i ett sent skede eller ändra i en redan antagen plan. Detta gäller inte bara när kommunen har med den statliga vägen i sin detaljplan utan även om detaljplanen är angränsande till det statliga vägområdet; behövs mer vägområde behöver detaljplanegränsen flyttas.

Ett exempel när det i dag kan behövas både en vägplan och en detaljplan är när kommunen planerar för ett nytt bostads- eller industriområde i ett område som inte tidigare omfattas av detaljplan. Om det då behövs en avfart från det nationella vägnätet behöver ombyggnaden av den allmänna vägen prövas i en vägplan, förutsatt att åtgärden inte är sådan liten okomplicerad åtgärd (s.k. SO-åtgärd) som innebär att åtgärden enligt väglagen inte utgör byggande av väg (se 10 § fjärde stycket väglagen). Att även den åtgärd som behövs för att bygga om den allmänna vägen behöver prövas i en vägplan innebär således att det krävs dubbla planeringsprocesser, vilket innebär att det finns risk för att den tid som behövs för planering blir längre än vad som hade behövts om även ombyggnaden av den allmänna vägen skulle kunna prövas i detaljplanen.

4.5 Vad får problemen för konsekvenser (nollalternativ)?

När en kommun tar fram en detaljplan för exempelvis ett nytt bostadsområde eller ett industriområde som kräver anslutning till det statliga vägnätet, uppstår ofta en beroenderelation till Trafikverket. Kommunerna har inte möjlighet att på ett enkelt sätt förutse utfallet, d.v.s. ifall åtgärden på den allmänna vägen kräver en vägplan eller ej. De kan göra allt "rätt", men det kan ändå landa i att åtgärden inte blir av. Många kommuner rapporterar att Trafikverkets planeringstider inte går i takt med kommunens. Det kan innebära att:

- exploateringsavtal fördröjs,
- byggstart skjuts upp,
- kommunen tvingas revidera detaljplanens genomförandetid,
- projektets ekonomi påverkas negativt (eftersom byggstarten skjuts upp och intäkter uteblir).

5 Diskussion och slutsatser

Problembeskrivningen visar att det inte är dubbelprövningen som är problematiken, det är snarare de dubbla processerna för vägplan och detaljplan och att det är svårt för kommunerna att få besked om de åtgärder som Trafikverket ska genomföra med anledning av kommunal detaljplan.

Det finns förenklingar i väglagen som innebär att små och okomplicerade åtgärder (SO-åtgärder, se avsnitt 3.2.2) inte anses vara ”byggande av väg” och därmed inte behöver vägplan. Trafikverket gör bedömningen om en åtgärd ska klassas som SO-åtgärd. Under projektering kan det dock visa sig att omfattningen av åtgärden ökar och att det inte längre kan klassas som SO-åtgärd och att en vägplan behövs. För kommunen innebär det att förutsättningarna förändras i ett sent skede, ibland efter att detaljplanen är antagen. Det kan också leda till att detaljplanen behöver förändras för att markanvändningen inte stämmer överens med det markanspråk som vägplanen anger.

En förutsättning för en förenkling i väglagen skulle, enligt uppdraget, vara att åtgärden genomfördes inom sammanhållen bebyggelse. I fjärde kapitlet i PBL regleras när detaljplan ska upprättas inom sammanhållen bebyggelse, se avsnitt 4.1.1. Det innebär att åtgärder som genomförs med stöd i detaljplan kommer ske inom sammanhållen bebyggelse.

I uppdraget ingår att säkerställa ”vägrättsinstitutet och väghållaransvaret inklusive framtida drift och säkerhet”. Trafikverket konstaterar att vägrätten dels har som syfte att ge staten tillgång till mark som har annan användning än väg i grunden och dels fastställa den huvudsakliga utformningen och de skyddsåtgärder som är nödvändiga för störningar mot omgivningen. Om det däremot finns en detaljplan som säger att ett visst markområde ska vara väg, och kommunen löser in marken, så är vägrätten överflödig.

Desto viktigare är väghållaransvaret och vägområde. Väghållaransvaret anger vem det är ansvarar för drift och underhåll av vägen och vägområdet anger vilket område som behövs för att göra detta. En detaljplaneläggning av statlig väg innebär inte att väghållaransvaret förändras. Väghållaransvaret förändras inte genom att den statliga vägen omfattas av en detaljplan, utan staten, genom Trafikverket, är fortsatt väghållare. Det som är viktigt att bevaka är att det nya vägområde som åtgärden leder till kan redovisas tydligt.

6 Trafikverkets förslag till förändring

6.1 Förslag till författningsförändringar

Trafikverket föreslår följande förändring i väglagens §10 genom tillägget nedan redovisat.

Nuvarande lydelse

Ny lydelse

10 §

Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg.

Ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna.

En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt.

En åtgärd på en befintlig väg ska inte anses vara byggande av väg om

1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och
2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.

En åtgärd på befintlig väg ska heller inte anses vara byggande av väg om den är av mindre omfattning, omfattas av detaljplan och kommunen tillhandahåller marken enligt 7 §.

6.2 Författningskommentar

Förslaget till ändring i väglagen (1971:948)

10 §

Stycke fem är nytt

Paragrafen avslutas med ett nytt femte stycke som genom detta utökar definitionen av vilken typ av åtgärder som kan genomföras utan att klassas som byggande av väg. Genom bestämmelsen i det nya stycket kan åtgärder som är av mindre omfattning, omfattas av detaljplan samt att kommunen tillhandahåller marken enligt 7 § ses som ej byggande av väg och därmed inte kräva att vägplan upprätts.

10 §

I paragrafens *första stycke* definieras vad som avses med byggande av väg, detta ändras inte. *Andra stycket* som innehåller bestämmelser om när ny väg får anläggas, ändras inte. *Tredje stycket* som innehåller bestämmelser om när en väg får byggas, ändras inte. *Fjärde stycket* som innehåller bestämmelser om när en åtgärd på befintlig väg inte ska anses vara byggande av väg, ändras inte.

Det införs ett nytt *femte stycke* i paragrafen. Genom bestämmelsen undantas mindre omfattande åtgärder som omfattas av detaljplan och där kommunen tillhandahåller marken från begreppet byggande av väg. Det får till följd att kravet på formell fysisk planering genom vägplan inte gäller för dessa åtgärder om de omfattas av en detaljplan och kommunen tillhandahåller marken enligt 7 § i väglagen. Undantaget gäller endast åtgärder på statlig väg och bibehållet statligt väghållaransvar. Härutöver krävs att följande förutsättningar är uppfyllda. För det första förutsätts att åtgärden är av mindre omfattning, dvs att den ej har betydande miljöpåverkan och endast har lokal trafikpåverkan. Utgångspunkten för bedömningen är den omgivningspåverkan som vägåtgärden ger upphov till.

Bedömningen om att åtgärden ej har betydande miljöpåverkan och endast lokal trafikpåverkan ska framställas och beskrivas av kommunen i detaljplanen och Trafikverket ska säkerställa att detta genomförts på rätt grunder. Omständigheter som har betydelse vid bedömningen utgörs bland annat av omgivningens karaktär och känslighet, till exempel om det finns bebyggelse eller känslig miljö i närheten. Att trafikpåverkan endast blir lokal har betydelse vid bedömningen vilket innebär att åtgärden inte påverkar det statliga vägnätet negativt avseende exempelvis trafiksäkerhet eller vägens funktioner i det funktionellt prioriterade vägnätet. Som en andra förutsättning för att undantaget ska vara tillämpligt krävs att åtgärden omfattas av en detaljplan. Detta ska garantera att markåtkomst för åtgärden sker reglerat utifrån plan- och bygglagens bestämmelse samt att rättssäkerhet för tredje man säkerställs utifrån bestämmelserna i plan- och bygglagen.

I de fall åtgärden är en konsekvens av kommunal exploatering ska åtgärden bekostas genom kommunen för att det ska bli aktuellt att tillämpa föreslaget undantag. Den slutliga finansieringen kan också styras av bestämmelserna i 6 kap 39 och 40 §§ i plan- och bygglagen vilket ska beaktas för att skydda tredje part. Till sist förutsätts också att marken tillhandahålls av kommunen enligt 7 § i väglagen. I bestämmelsen uttrycks detta genom att det anges att kommunen tillhandahåller marken enligt 7 §. Att kommunen äger och tillhandahåller marken är viktigt eftersom att det då inte behövs någon ytterligare process för markåtkomst vilket sparar tid och resurser för samhället. Kommunen kommer också att behöva säkerställa tillfällig markåtkomst under byggtid för att genomförandet av åtgärden ska kunna utföras av Trafikverket. Den praktiska tillämpningen av bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.

6.3 Praktisk tillämpning av förslaget

Förslaget till tillägg i 10 § väglagen skulle innebära att vägåtgärder även i fortsättningen prövas enligt både PBL och väglagen. Väglagens regler om allmän väg, väghållare, väganordningar och vägområde förblir desamma. Däremot behövs ingen vägplan.

Tillämpningen kommer i grunden att ske på olika sätt beroende på om åtgärden initieras av kommunen genom en ny detaljplan eller om åtgärden sker inom en befintlig detaljplan och initieras av Trafikverket.

6.3.1 Åtgärden initieras av kommunen

Planläggning med detaljplan syftar till att mark- och vattenområden används till det ändamål området är mest lämpat för. Lämpligheten bedöms med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. För att kunna göra korrekta bedömningar kan flertalet utredningar behöva tas fram. En initial bedömning av exploaterings påverkan på det statliga vägnätet ska göras.

Om kommunen identifierar att det finns risk att någon statlig väg påverkas, till exempel genom ökade trafikmängder eller behov av ny anslutande väg, tar de kontakt med Trafikverket. En avsiktsförklaring, se mer i avsnitt 3.5.1, mellan kommunen och Trafikverket upprättas som säkerställer att båda parter har för avsikt att driva den fortsatta processen i samverkan och avsätta resurser för det. Avsiktsförklaringen anger principerna för finansiering av åtgärden, principerna för parternas ansvarsfördelning och när åtgärden ska genomföras. Att kommunen ska vara huvudman för allmän plats ska framgå likväl som att väghållningen fortsatt ska vara statlig (om annan bedömning görs ska överenskommelse om att inleda förändringsärende istället tecknas). Trafikverket förbinder sig att genomföra åtgärden enligt förslaget undantag i femte stycket 10 § väglagen, förutsatt att kommunen kan visa att kriterierna för undantaget uppfylls. Avsiktsförklaringen signeras av Trafikverkets regionala direktör.

Kommunen tar fram underlag som visar på förslag på åtgärd, att den inte kan anses ha betydande miljöpåverkan samt att den endast har lokal påverkan på trafiksystemet. Underlaget ska redovisa att kommunen gör bedömningen att åtgärden är av mindre omfattning. Det innebär att de ska beskriva

- varför åtgärden inte anses innebära betydande miljöpåverkan. Eftersom kommunen gör bedömningen inom ramen för detaljplanen ska länsstyrelsen inte behöva ta beslut i frågan, som är fallet vid upprättande av vägplan.
- att åtgärden endast har lokal trafikpåverkan. Det inkluderar beräkning av tillkommande trafik samt prognos för övrig trafik, fördelning av ny trafik i nätet och avgränsning av påverkat område, kapacitetsanalys och förslag till åtgärder vid behov i enlighet med fyrstegsprincipen, redovisning och

bedömning av påverkan på statlig infrastruktur (till exempel närliggande trafikplatser) samt bedömning av trafiksäkerhet och miljöeffekter (till exempel buller).

Trafikverket granskar kommunens underlag för att säkerställa att bedömningen är gjord på rätt grunder, till exempel korrekta trafikmängder och prognoser, lämplig åtgärd i ett bra läge, etc. I samband med detta tillsätter Trafikverket resurser för projektering av åtgärden. Eftersom Trafikverket fortsatt ska vara väghållare är det också Trafikverket som ska projektera och genomföra åtgärden. Undantag från detta kan göras enligt gängse rutin, se avsnitt 3.6.

Härifrån sker ett parallellt arbete där Trafikverket projekterar åtgärden samtidigt som kommunen tar fram handlingarna för detaljplanen. Detta kräver en tät dialog för att säkerställa att plankartan anger den markyta som vägåtgärden behöver. Trafikverkets projektering visar hur det nya vägområdet för den statliga vägen ser ut i detalj. Plankartan visar åtgärdens utrymmesbehov med en planbestämmelse som innebär allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap och med användning VÄG eller liknande, enligt Boverkets planbestämmelsekatalog⁴.

Vägåtgärden ska också framgå av en illustrationskarta, om det behövs för att förstå åtgärden. I planbeskrivningen ska vägåtgärden finnas med i beskrivningen av de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser.

Innan planen går ut på samråd ska Trafikverket ha kommit så långt i sin projektering att markområdet är säkert. Trafikverket behöver också veta vilken mark som behövs för genomförandet av åtgärden.

I samrådet yttrar sig Trafikverket om planen som helhet och tillstyrker vägåtgärden om planen redovisar den på det sätt som Trafikverket och kommunen har varit överens om i tidigare dialog. Om Trafikverket anser att förändringar behövs ska detta framgå av Trafikverkets samrådsyttrande, men det bör också ske en dialog med kommunen för att reda ut vilka skillnader som finns mellan Trafikverkets projektering och kommunens detaljplan. I dialogen ska också eventuella synpunkter från andra parter, som har bäring på vägåtgärden, hanteras. När detaljplanens handlingar är justerade enligt överenskommelse i dialogen ska ett avtal skrivas. Avtalet reglerar att kommunen står för kostnaden och tillhandahåller marken för åtgärden. Utöver den mark som behövs för den färdiga vägåtgärden behöver kommunen också tillhandahålla den mark som behövs under byggtid. Om detta regleras i detaljplanen eller sker på annat sätt är upp till kommunen att bestämma,

⁴ Planbestämmelsekatalogen innehåller alla de planbestämmelser som Boverket i föreskrifterna om detaljplan föreskriver att kommuner kan använda vid planläggning av nya detaljplaner. Planbestämmelsekatalogen är en exempelsamling som är uppbyggd enligt Boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan och Boverkets allmänna råd (2020:6) om redovisning av reglering i detaljplan.

men det ska också ingå i avtalet. Avtalet ska gälla i fem år från att detaljplanen vunnit laga kraft. Detta för att säkerställa att Trafikverket har resurser för att genomföra åtgärden. Om åtgärden inte är påbörjad inom fem år efter detaljplanens antagande kommer ett nytt avtal behöva upprättas för att säkerställa finansiering och genomförande.

När planen går ut på granskning ska kommunen och Trafikverket redan vara överens och inga ytterligare synpunkter ska behöva framföras gällande vägåtgärden. Skulle kommunen ha gjort förändringar i detaljplanen som påverkar vägåtgärden negativt bör detaljplanen bli föremål för nytt samråd, annars kan Trafikverket komma att överklaga planen.

Skulle kommunen anta en detaljplan utan att ett avtal finns på plats bör Trafikverket överväga att överklaga detaljplanen med hänvisning till att man som innehavare av särskild rättighet påverkas negativt av planens genomförande.

Det är ett viktigt kriterium att kommunen, när detaljplanen vunnit laga kraft, äger och tillhandahåller marken eftersom att det då inte behövs någon ytterligare process för att få till markåtkomsten, vilket främst är fallet i exploateringssammanhang. Om kommunen äger marken så slipper Trafikverket också att förhandla om markåtkomst med flera parter, vilket sparar tid och resurser för samhället.

Eftersom Trafikverket fortsatt är väghållare för vägen tillkommer det nya vägområdet till Trafikverkets redan befintliga och läggs in i avtalen med driftentreprenörerna enligt gängse rutiner. Om kommunen önskar skötsel utöver Trafikverkets standard får kommunen bekosta det, vilket det redan finns rutiner för att hantera.

6.3.2 Åtgärden initieras av Trafikverket (befintlig detaljplan)

Om åtgärden utförs inom en befintlig detaljplan initieras den troligtvis i normalfallet av Trafikverket. Detta förfarande kommer inte att skilja sig nämnvärt från det förfarande som Trafikverket idag har med SO-åtgärder. Trafikverket tar själva fram det underlag som behövs för att göra bedömningen om undantaget kan tillämpas.

Ifall åtgärden utförs helt inom befintligt vägområde gäller inte villkoret om tillhandahållande av mark enligt 7 § väglagen, eftersom Trafikverket då redan har rådighet över marken, antingen genom tillhandahållande enligt 7 § väglagen eller genom vägrätt.

7 Alternativa förslag som övervägts i utredningen

7.1 Genomförande med stöd av PBL

Föreslagen förändring innebär att en vägåtgärds markanspråk tillhandahålls genom PBL men att åtgärden genomförs med stöd av väglagen. Ett förslag som lyftes under uppdragets gång var att vägåtgärden även skulle genomföras med stöd av PBL. Det skulle dock innebära att mycket av det som regleras i väglagen idag skulle behöva föras in i PBL. Eftersom uppdraget från regeringen var formulerat att Trafikverket skulle "...utreda möjligheten och lämpligheten att införa ett undantag i väglagen..." avfärdades förslaget att genomföra vägåtgärder på statlig väg med stöd av PBL.

7.2 Kommunen planerar, projekterar och genomför

Ett alternativ som har lyfts under arbetets gång är att kommunen, förutom att planlägga åtgärden, även projekterar och genomför den. Trafikverket skulle då enbart ha en bevakande roll. Denna möjlighet finns även med förordat förslag, men avgränsat till specifika förhållanden. Anledningen till att Trafikverket inte lämnar över projektering och genomförande till kommunerna är att ansvarsfrågan blir tveksam. Vad händer om det är något som sker med anläggningen efter exempelvis åtta år? Trafikverket har också en annan nivå än kommunerna vad gäller tillräcklig förvaltning. Det är en stor konfliktrisk som skulle byggas in om Trafikverket överlåter projektering och genomförande till kommunerna.

8 Följändringar i andra regelverk

8.1 Plan- och bygglagen

Boverket konstaterar i dialog med Trafikverket att föreslagen författningsförändring kan komma att påverka bestämmelserna i PBL (2010:900) och att detta skulle behöva utredas av Boverket.

Trafikverket bedömer att de förändringar som föreslås för Väglagen (1971:948) framförallt påverkar innehållet i och omfattningen av vad som ska ingå i detaljplan, 4 kap *detaljplanens omfattning och utformning* (2010:900).

Trafikverket föreslår att regeringen uppdrar åt Boverket att utreda de ändringar som kan komma att krävas i PBL.

9 Konsekvensbeskrivning

Förslaget får till följd att något mer omfattande vägåtgärder än s.k. SO-åtgärder kan genomföras utan vägplan. Konsekvensbeskrivning och markanspråk hanteras med stöd av detaljplan. Det leder till en förflyttning av ansvar och arbete från Trafikverket till kommunen. Det behövs färre vägplaner och troligen kan det även bli färre traditionella SO-åtgärder, då fler kommuner väljer att inkludera vägåtgärden i detaljplanen.

9.1 Konsekvenser för kommuner

Om det föreslagna tillägget till 10 § väglagen införs, innebär det flera förändringar för kommunernas roll och ansvar i planeringen av vägåtgärder. Framför allt kommer kommunerna att få ett större ansvar för att säkerställa att vägåtgärder som undantas från krav på vägplan ändå blir tillräckligt utredda och prövade inom ramen för detaljplaneprocessen. Det innebär att detaljplanerna i många fall behöver bli något mer omfattande och tekniskt detaljerade än tidigare, särskilt när det gäller vägens utformning, påverkan på omgivningen och frågor om markåtkomst.

För kommunerna innebär detta både möjligheter och utmaningar. Å ena sidan stärks det kommunala självbestämmandet, eftersom kommunen får större frihet att själva styra över planprocessen för vägåtgärder på statlig väg inom detaljplanerat område, förutsatt att de tar ansvar för att marken finns tillgänglig och att alla relevanta frågor prövas i detaljplanen. Genom att i större utsträckning kunna samordna kommunal och statlig planering inom ramen för detaljplanen, ges utrymme för mer integrerad stadsutveckling och effektiv hantering av tillväxtbehov. Det möjliggör ett mer sammanhållet planeringsgrepp där trafiklösningar, bebyggelseutveckling och markanvändning hanteras i ett sammanhang.

En åtgärd som genomförs enligt förslaget ger nytta för både staten och kommunen, men också för den privata intressent som kommunen kan ha ingått avtal med. Förutsägbarhet ökar möjligheterna för kommunen att ingånga exploateringsavtal inte behöver revideras.

Den ömsesidiga nyttan ger förutsättningar för ett bra samarbete mellan parterna. Åtgärdens tydliga avgränsning och samband med översiktsplanen och efterföljande genomförande förväntas bidra till den efterfrågade förutsägbarheten.

Å andra sidan blir det något högre krav på innehållet i kommunernas detaljplaner. Eftersom Trafikverket kvarstår som väghållare, innebär det att kommunen planlägger en statlig anläggning som de inte själva ansvarar för. Detta ställer krav på en tät dialog med Trafikverket och en mer fördjupad teknisk förståelse inom kommunerna, särskilt vad gäller kravställning, trafikfunktion och vägområdets utformning. Det kan även innebära en viss ökning av administration, eftersom

kommunen måste säkerställa att processerna för samråd och prövning av omgivningspåverkan uppfyller de krav som annars hade ställts i en vägplan.

En annan konsekvens rör markåtkomst och finansiering. Om åtgärden sker på kommunens initiativ och regleras i detaljplan, krävs att kommunen löser in marken enligt PBL 6 kap. 13 §. Det innebär att äganderätten till marken övergår till kommunen, som också ansvarar för ersättning enligt expropriationslagens principer. Detta innebär ett tydligt ansvarstagande från kommunens sida och kan kräva finansiella och administrativa resurser som inte alltid är tillgängliga – särskilt i mindre kommuner eller vid samtidiga planprojekt.

Kommunerna kan också påverkas av osäkerheten kring kriteriernas tillämpning. Om det inte finns en tydligt formaliserad process för att bedöma vad som utgör ”mindre omfattning” eller ”lokal påverkan”, riskerar det att uppstå godtyckliga skillnader i hur åtgärder bedöms mellan regioner eller mellan olika projekt. Detta försvårar för kommuner att planera långsiktigt och skapa tydliga förväntningar gentemot medborgare och exploatörer. Risken för att Trafikverket i ett sent skede avslår kommunens planförslag, på grund av att föreslaget tillägg inte bedöms kunna tillämpas för åtgärden, innebär ett påtagligt moment av osäkerhet som kan leda till omtag i planeringen, fördröjningar och ökade kostnader.

Att fler utredningar läggs över på kommunen att genomföra innebär att det frigörs resurser för Trafikverket. Istället för att Trafikverket behöver samla resurser för att ta fram underlagsmaterial och göra en bedömning om åtgärden innebär byggande av väg eller inte behöver de enligt förslaget endast granska kommunens arbete. Det borde innebära att Trafikverket kan ge tidigare besked till kommunerna än vad som sker idag.

Förslaget kan fungera som ett incitament för kommunerna att omvandla gamla byggnadsplaner till detaljplaner. I mindre tätorter är det vanligt att gamla byggnadsplaner eller avstyckningsplaner är gällande, där det ofta inte är kommunen som är huvudman för allmän platsmark. Gatunätet i dessa tätorter utgörs ofta av enskilda vägar som ansluter till en statlig, genomgående väg. Om kommunen önskar en förändring av den statliga vägen kan en väg framåt vara att ersätta de gamla planerna med en ny detaljplan som inkluderar den statliga vägen och reglerar så att den allmänna platsmarken får kommunalt huvudmannaskap.

Sammanfattningsvis kan konstateras att en förenklad planeringsordning enligt väglagen innebär både förstärkt mandat och utökat ansvar för kommunsektorn. Förslaget kopplar också till viss del genomförandet av förhållandevis enkla åtgärder till kommunens översiktsplaner som ska vara strategiska och visa på riktning. För att förändringarna ska vara genomförbara och rättssäkra krävs dock tydliga kriterier för bedömning, formaliserade samråds- och beslutsprocesser samt förutsägbara ansvarsförhållanden mellan kommun och stat. Vidare behövs stödjande vägledning från Trafikverket och Boverket, exempelvis i form av

nationella riktlinjer eller mallar, för att säkerställa jämlik tillämpning och stärka kommunernas förutsättningar att agera planmyndighet även i frågor som rör statlig infrastruktur.

9.2 Konsekvenser för staten

Förslaget att komplettera väglagens 10 § med ett tillägg för vissa åtgärder av mindre omfattning innebär flera betydande konsekvenser för Trafikverket och det statliga vägnätet. Samtidigt som förslaget syftar till att effektivisera planläggningen och underlätta genomförandet av mindre åtgärder i samverkan med kommunerna, måste Trafikverkets långsiktiga ansvar för det statliga vägnätet säkerställas.

9.2.1 Det statliga vägnätet

En grundläggande princip i det föreslagna undantaget är att väghållaransvaret för den allmänna statliga vägen förblir oförändrat. De åtgärder som genomförs med stöd av undantaget ska fortsatt betraktas som statlig angelägenhet, vilket innebär att Trafikverket behåller det fulla ansvaret för väganläggningen och dess funktion. Detta omfattar allt från teknisk standard och säkerhetskrav till drift, underhåll och förvaltning. Det är därför avgörande att de tekniska krav som gäller för statliga vägar, såsom de som anges i Vägars och Gators Utformning, VGU, (TRVINFRA-00396), fortsatt tillämpas – även om initiativet till åtgärden kommer från kommunen och åtgärden regleras i detaljplan. Beaktande detta är det därför i huvudsak Trafikverket som bör beställa och agera byggherre för åtgärden även om den antagits via detaljplan och kommunen bekostar åtgärden.

Om den planerade åtgärden innebär att vägens funktion förändras så att den i praktiken får karaktär av kommunal gata – exempelvis i stadsmiljöer där gaturummet får en annan roll än genomfart – bör frågan om väghållaransvar prövas, en sådan prövning görs innan avsiktsförklaring tecknas (se 6.3.1). En sådan prövning kan leda till att väghållaransvaret övergår från stat till kommun. I det fallet är undantagsregeln i 10 § inte tillämplig, eftersom åtgärden då inte längre avser en statlig väganläggning. Kommunen får i ett sådant fall istället bygga åtgärden med stöd av PBL, förutsatt att kommunen är väghållare för den aktuella vägen genom ett laga kraft-vunnet beslut om förändrat väghållaransvar. Detta visar på behovet av tidig dialog om vägens funktion i transportsystemet och vilken ansvarsfördelning som bör gälla.

9.2.2 Trafikverket

Förslaget innebär en ny arbetsfördelning i planeringsprocessen, men att Trafikverkets övergripande ansvar för vägnätets funktion, säkerhet och rättssäkerheten för berörda kvarstår. Det kan leda till en förenklad och snabbare process i de fall där kommunen och Trafikverket är överens och där detaljplanen är

tillräckligt tydlig och omfattande. Samtidigt innebär det att Trafikverket måste säkerställa att all nödvändig prövning av miljö, omgivningspåverkan och samråd med berörda är tillgodosedd inom ramen för detaljplaneprocessen, eftersom vägplanens särskilda skyddsmekanismer då inte tillämpas.

Ett utökat instrument för kommunerna att planera för åtgärder på det statliga vägnätet kan leda till ett ökat inflöde av åtgärdsförslag från kommuner. För Trafikverket innebär detta ett ökat behov av granskning och samordning. Eftersom att någon vägplan inte tas fram, är det extra viktigt att samråd med Trafikverket initieras i ett tidigt skede, samt att tydliga rutiner finns för hur åtgärder ska godkännas, dokumenteras och införlivas i det statliga vägnätet. I detta ingår även att åtgärder som byggs med stöd av undantaget dokumenteras och diarieförs på ett sätt som tydliggör vad som utgör statligt åtagande, inklusive eventuella gränsdragningar gentemot annan väghållare.

Å andra sidan borde förslaget innebära att färre vägplaner behöver tas fram, vilket frigör resurser som då kan allokeras till att granska i ett tidigt skede.

För Trafikverket innebär förslaget även långsiktig påverkan på drift- och underhållsansvaret. Även små, lokalt initierade åtgärder adderar till den totala omfattningen av det statliga vägnätet, vilket i sin tur påverkar framtida driftbudgetar och resursbehov.

Sammanfattningsvis innebär införandet av ett undantag i väglagens 10 § att Trafikverket även fortsättningsvis bär det fulla ansvaret för det statliga vägnätet, oavsett om åtgärden planläggs i en kommunal detaljplan. För att säkerställa ett fungerande system krävs tydliga processer för teknisk prövning, dokumentation, ansvarsfördelning och investering. Särskilt viktigt är att Trafikverkets rådighet över vägen upprätthålls, att funktionell gränsdragning mot kommunala gator görs vid behov, och att varje åtgärd bedöms utifrån sin påverkan på vägens funktion och karaktär.

9.3 Konsekvens för tredje man

I samband med föreslagna förändringar av väglagen har frågan om konsekvenser för tredje man – fastighetsägare, boende och andra berörda – varit föremål för ingående diskussion. Den rättsliga och praktiska hanteringen av mindre åtgärder, särskilt då vägplan inte längre krävs, berör grundläggande frågor om rättssäkerhet, markåtkomst, insyn och möjlighet till påverkan.

I dagens ordning innebär vägplaneförfarandet enligt väglagen särskilda möjligheter för tredje man att få information, lämna synpunkter och överklaga beslut om vägbyggande. Om åtgärden i stället hanteras enbart inom ramen för detaljplan enligt PBL, är det detaljplaneprocessens regler om samråd och överklagande som

gäller. Dessa är i grunden likvärdiga, men skiljer sig åt i vissa avseenden, exempelvis vilka som har rätt att överklaga och när detta kan ske.

Om detaljplanen är tillräckligt detaljerad och samrådet har omfattat alla berörda, kan rättssäkerheten i praktiken upprätthållas. Det finns dock risk att någon tredje man som annars skulle ha fått möjlighet att yttra sig eller överklaga inom ramen för vägplaneförfarandet, nu endast omfattas av detaljplanens process, där vissa frågor kan ha en annan prövningsordning eller snävare krets överklagandeberättigade.

För att rättssäkerheten för tredje man inte ska försämrats bör det säkerställas att detaljplaneprocessen faktiskt ger samma möjligheter till insyn, påverkan och överprövning som vägplaneförfarandet. Det innebär bland annat att:

- Detaljplanen är tillräckligt detaljerad vad gäller vägåtgärden och dess omgivningspåverkan.
- Samråd i detaljplaneprocessen omfattar samtliga sakägare och rättighetsinnehavare som annars skulle ha omfattats av vägplanen.
- Möjligheten till överklagande inte inskränks jämfört med nuvarande ordning.

För part som ingått exploateringsavtal med kommun där statlig väg berörs bevakas dennes intressen i större utsträckning i detaljplan än vad som är fallet i vägplan (se avsnitt 3.5.1).

9.4 Konsekvens för markägare

En viktig distinktion som påverkar tredje man gäller hur markåtkomsten sker. I dagsläget förekommer dubbel planläggning, där både vägplan och detaljplan reglerar samma markområde, men där markåtkomsten skiljer sig åt beroende på initiativtagare. Om markåtkomsten sker på kommunens initiativ enligt PBL 6 kap. 13 §, övergår äganderätten till kommunen genom inlösen. Ersättning sker enligt expropriationslagens principer, det vill säga som om ett fullständigt ianspråktagande ägt rum.

Sker åtgärden däremot på statens initiativ – via en vägplan – uppstår i stället vägrätt, vilket är en form av nyttjanderätt med långtgående befogenheter, likställd med äganderätt. Fastighetsägaren behåller dock formellt äganderätten till marken. Även i detta fall fastställs ersättningen enligt expropriationslagens regler. Den principiella skillnaden ligger alltså inte i ersättningsnivå, utan i upplåtelseformen och därmed i graden av kommunal eller statlig kontroll över markanvändningen.

Ur tredje mans perspektiv innebär denna skillnad att påverkan på markinnehavet kan uppfattas olika beroende på vilket förfarande som används. Även om

ersättningsnivåerna är likvärdiga, kan upplevelsen av rättssäkerhet påverkas av hur tydligt processen kommuniceras och vilken insyn som erbjuds.

En annan diskuterad aspekt rör ansvarsfördelningen mellan staten och kommunen. När en åtgärd regleras enbart genom detaljplan och vägrätt inte uppstår, samtidigt som Trafikverket kvarstår som väghållare, kan osäkerhet uppstå kring vilket rättsligt instrument som gäller, särskilt om inte vägplan upprättas. För tredje man innebär detta att det kan vara oklart vem som ansvarar för frågor som bulleråtgärder, säkerhetsaspekter och tillgänglighet. En tydlig gränsdragning och kommunikation mellan kommunen och Trafikverket är avgörande för att upprätthålla transparens gentemot allmänheten.

Det föreslagna tillägget till väglagen kan, under förutsättning att rättssäkerhetsprinciper och proportionalitetsbedömningar respekteras, ge ett tillräckligt skydd för tredje man vid mindre infrastrukturella åtgärder. Det kräver dock att kriterier för bedömning, informationstillgång och ansvarsfördelning mellan stat och kommun är transparenta, samt att det finns rättssäkra vägar för insyn och påverkan även i frånvaro av en traditionell vägplan.

9.5 Konsekvens för övriga aktörer

Eftersom åtgärderna som ska omfattas av tillägget är av mindre omfattning och enbart ge upphov till marginell påverkan på omgivningen, bedöms risken för rättsförlust för miljöorganisationer och intressegrupper som låg. Detta bedömningsstöd understryker att proportionaliteten mellan åtgärdens omfattning och det rättsliga skyddet för tredje man kan anses vara uppfylld.

9.6 Diskrepans mellan väg och järnväg

Väglagen (1971:948) och Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) har i hög utsträckning utformats på liknande sätt, framför allt när det kommer till begreppen byggande av väg respektive byggande av järnväg, och hur processen att ta fram en vägplan respektive järnvägsplan är reglerad. Ytterligare en likhet är hur undantag från begreppen byggande av väg och byggande av järnväg hanteras i väglagens 10 § fjärde stycket och lagen om byggande av järnvägs första kapitel 2 § andra stycket.

Förslaget enligt denna rapport innebär en förändring i väglagens 10 § med nytt femte stycke. Trafikverket noterar dock att en liknande förändring i lag om byggande av järnväg (1995:1649) sannolikt skulle vara möjlig och kunna ses som lämplig för att få liktydighet mellan de nämnda lagarna.

Även inom järnväg uppstår ofta situationer, framför allt vid järnvägsstationer och bangårdar, där marken är detaljplanelagd och förändringar behöver göras på järnvägen. I normalfallet är det Trafikverket som initierar dessa åtgärder, men det kan även ske i samband med kommunal detaljplaneläggning.

En skillnad mellan väg och järnväg är att markåtkomsten är annorlunda. Ett kommunalt tillhandahållande av allmän plats sker inte på järnvägen. Ifall järnvägsmark detaljplaneläggs så är användningen istället vanligtvis kvartersmark för allmänt ändamål, till exempel Trafik. Sådan mark kan dock lösas enligt fastighetsbildningslagen. Markåtkomsten är därmed konstruerad på liknande sätt som för allmän plats, med skillnaden att det är Trafikverket som löser marken direkt från markägaren. Rättssäkerheten blir dock inte annorlunda för tredje man i järnvägsfallet jämfört med på väg – det är i båda fallen detaljplanen som medför markåtkomst.

9.7 Tolkning: “byggande av väg”

Ett tillägg till 10 § väglagen som utvidgar undantaget från vad som räknas som "byggande av väg" kan leda till fler tvister om tolkningen av begreppet. Redan idag finns det undantag från krav på vägplan om en åtgärd endast har marginell påverkan på omgivningen och berörda fastighetsägare har gett sitt medgivande. Om undantaget utvidgas till att omfatta åtgärder som prövats i detaljplan och där kommunen tillhandahåller mark, uppstår ett nytt gränsdragningsproblem:

- Vilka åtgärder är tillräckligt "bedömda" i detaljplanen för att undantaget ska gälla?
- Hur stora åtgärder kan omfattas innan det ändå ska anses vara "byggande av väg" i lagens mening?
- Hur ska eventuella överlapp eller skillnader mellan detaljplaneprocessen och vägagens krav hanteras?

Eftersom begreppet "byggande av väg" är centralt för om vägplan krävs eller inte, och eftersom rättsläget redan idag kräver tolkning av vad som ryms inom undantagen, finns en tydlig risk att fler undantag leder till fler gränsdragningsfall och därmed fler tvister om vad som faktiskt omfattas av undantaget.

9.8 Samhällsekonomiska konsekvenser

Exakta kostnadsberäkningar har inte kunnat tas fram med sådan noggrannhet att de ger något av värde. Inom ramen för uppdraget har det inte varit möjligt att ta reda på i vilken utsträckning förslaget undantag kommer kunna tillämpas och därmed går det inte att kvantifiera de samhällsekonomiska konsekvenserna. Nedan följer istället en beskrivning av de potentiella konsekvenserna.

En tydlig effekt är att planerings- och genomförandeprocessen för vägåtgärder kan bli mer effektiv och snabba. Genom att undvika dubbla processer minskar risken för fördröjningar, vilket i sin tur kan leda till lägre byggkostnader och minskade finansieringskostnader för projekten. Fördröjningar i planprocessen har visat sig

leda till högre kostnader och minskad byggtakt, vilket i förlängningen kan påverka tillgången på bostäder och infrastruktur negativt och bidra till högre priser⁵.

Ett effektivare genomförande av väginfrastrukturprojekt kan också ge samhällsekonomiska vinster genom att tillgängligheten förbättras snabbare och näringslivets behov tillgodoses mer effektivt. Det kan bidra till ökad rörlighet, bättre framkomlighet och därmed stärkt konkurrenskraft för både arbetsmarknad och företag. Om åtgärderna dessutom leder till förbättrad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan, som är vanliga mål i både detaljplan och vägplan, förstärks de positiva samhällsekonomiska effekterna ytterligare.

Samtidigt finns risker. Om förenklingen leder till oklarheter kring ansvar, kvalitetssäkring eller rättssäkerhet för tredje man, kan det i vissa fall medföra kostnader i form av tvister, överklaganden eller behov av kompletterande utredningar. Det är därför viktigt att säkerställa att detaljplanprocessen är tillräckligt robust och att alla relevanta frågor hanteras på ett rättssäkert sätt.

9.9 Utvärdering

Trafikverket bedömer att konsekvenserna av förslaget kan utvärderas 5 år efter införandet. Förslaget bör utvärderas för att:

- Undersöka antalet åtgärder som påbörjats genom det föreslagna undantaget i 10 §.
- Analysera Trafikverkets tillämpning av 10 § och konsekvenserna för tredje man.
- Analysera kommunernas redogörelser som grund för tillämpningen av tillägget till 10 § väglagen.

9.10 Tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Trafikverket föreslår inte tidpunkt för ikraftträdande av lagändringarna.

Efter att beslut om regeländringar tagits krävs informations- och utbildningsinsatser för handläggare och andra som berörs av ändringarna.

⁵ Evidens, 2023, Överklagande av detaljplaner - omfattning, effekter och orsaker. [Överklagande-av-detaljplaner.pdf](#)

10 Trafikverkets bedömning

Trafikverket föreslår en ändring i väglagens 10 §, som innebär att åtgärder som reglerats i detaljplan inte längre behöver provas genom vägplan om vissa villkor, se avsnitt **Fel! Hittar inte referenskölla.**, är uppfyllda. Det är ett försök att göra rättssystemen mer samspelande utan att frångå väglagens funktion. Genom att tillämpa tydliga villkor bibehålls kontroll över statlig infrastruktur samtidigt som detaljplanprocessen får något större genomförandekraft.

Detta innebär också att kommunen måste ta ett större ansvar, både vad gäller markåtkomst och miljöbedömningar men det bör kunna ske i den gängse detaljplanprocessen. Samtidigt ges Trafikverket tolkningsföreträde i fråga om när undantaget får användas – vilket bevarar den statliga rådighet som krävs för långsiktig förvaltning och trafiksäkerhet.

Trafikverkets samlade bedömning är att förslaget är *möjligt* och *lämpligt* att genomföra; möjligt genom det tillägg till 10 § väglagen som föreslås och lämpligt eftersom det avhjälper de problem som finns med dubbla processer. Det sparar offentliga medel genom att minska på antalet planeringsprocesser som genomförs i samhällsbyggnadsprocessen. Därmed får samhället kortare planeringstider för mindre omfattande åtgärder på det statliga vägnätet som idag måste planeras med både vägplan och detaljplan. Trafikverket bedömer att förslaget till tillägg i lagstiftningen måste åtföljas av att kommunen kan visa att åtgärden kan genomföras i enlighet med de villkor som redovisats i avsnitt **Fel! Hittar inte referenskölla.**

Förslaget är framtaget för att skapa en möjlighet till förenkling av nuvarande dubbla planeringsprocesser utan att göra några större förändringar i processerna som sådana, för att undvika att större förändringar i arbetssätt eller organisation ska krävas hos vare sig Trafikverket eller kommunerna. Trafikverket anser därmed att förslaget inte medför mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå syftet med uppdraget.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

Från: Helene Lassi <helene.lassi@regeringskansliet.se>
Skickat: den 8 maj 2026 10:09
Till: arbetsmiljoverket; amm@skane.se; info-sverige@arkitema.com; info@aaf.se; info@besqab.se; boras.stad@boras.se; info@brekkestrand.se; charlotta.eriksson@regionstockholm.se; info@byggforetagen.se; kansli@byggherre.se; jonas.granstrom@byggvesta.se; camm.sls@regionstockholm.se; info@hiak.se; info@fastighetsagarna.se; ylva.aborg@fojab.se; registrator; info; info@funktionsratt.se; regiongotland@gotland.se; stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se; registrator; kommunstyrelsen@halmstad.se; kontaktcenter@helsingborg.se; huddinge@huddinge.se; hrf; stockholm@hyresgastforeningen.se; kontakt@jarfalla.se; kommunstyrelse@jonkoping.se; karlstadskommun@karlstad.se; registrator; kommun@kiruna.se; knivsta@knivsta.se; info@kungsbacka.se; info@legatoakustik.se; kommun@linkoping.se; lulea.kommun@lulea.se; lunds.kommun@lund.se; halland@lansstyrelsen.se; Norrbotten@lansstyrelsen.se; skane@lansstyrelsen.se; stockholm@lansstyrelsen.se; uppsala@lansstyrelsen.se; vastragotaland@lansstyrelsen.se; ostergotland@lansstyrelsen.se; info@magnoliabostad.se; malmstad@malmo.se; registrator@nacka.se; mmd.nacka@dom.se; registrator; info@ncc.se; norrkoping.kommun@norrkoping.se; info@obos.se; info@hjärt-lung.se; martin.tondel@medsci.uu.se; socialstyrelsen; kommunstyrelsen@solna.se; vti; kommunstyrelsen@stockholm.se; info@studentbostadsforetagen.se; kommunstyrelsen@sundbyberg.se; sundsvalls.kommun@sundsvall.se; svea hovratt; sfsf@sls.se; sls@sls.se; info@sverigesallmannnytta.se; kansli@arkitekt.se; registrator@skr.se; info@planerare.se; info@sweco.se; trafikverket; kontakt; trelleborgs.kommun@trelleborg.se; trollhattans.stad@trollhattan.se; info@tmf.se; kommunstyrelsen@taby.se; Umeå kommun; mmd.umea@dom.se; registrator; registrator; Kommunledningskontoret@uppsala.se; info@veidekke.se; kommunstyrelsen@vasteras.se; amm@vgregion.se; kommunstyrelsen@vaxjo.se; jimmie.ahlgren@white.se; servicecenter@orebro.se; servicecenter@orebro.se

Kopia: Matilda Toft; Lina Martinson; LI Registrator; LI KOM; DL RK LI SPN Enheten för samhällsplanering

Ämne: Remiss av Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen, svar senast den 7/9 2026

Bifogade filer: Remissmissiv.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Länk till rapporten: [Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen - Boverket](#)

Remiss av Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 september 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.spn@regeringskansliet.se. Ange diarienummer **LI2026/00657** och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Rapporten kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se eller från www.boverket.se

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Lina Martinson
Departementsråd



Regeringskansliet

Remiss

2026-05-08
LI2026/00657

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för samhällsplanering
Matilda Toft
08-405 5923

Remiss av Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen

Remissinstanser

1. Arbetsmiljöverket
2. Arbets- och miljömedicin Syd
3. Arkitema
4. Astma- och Allergiförbundet
5. Besqab
6. Borås kommun
7. Brekke & Strand Akustik AB
8. Bullernätverket
9. Byggföretagen
10. Byggherrarna
11. ByggVesta
12. Centrum för arbets- och miljömedicin, Region Stockholm
13. Efterklang Akustik AB
14. Fastighetsägarna
15. FOJAB
16. Formas
17. Folkhälsomyndigheten
18. Föreningen för arbets- och miljömedicin (ARM)
19. Funktionsrätt Sverige

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Herkulesgatan 17
E-post: li.registrator@regeringskansliet.se

20. Gotlands kommun
21. Göteborgs kommun
22. Göteborgs universitet, Ljudmiljö och hälsa
23. Halmstads kommun
24. Helsingborgs kommun
25. Huddinge kommun
26. Hörselskadades Riksförbund
27. Hyresgästföreningen
28. Järfälla kommun
29. Jönköpings kommun
30. Karlstads kommun
31. Karolinska Institutet, Institutet för miljömedicin
32. Kiruna kommun
33. Knivsta kommun
34. Kungsbacka kommun
35. Legato Akustik AB
36. Linköpings kommun
37. Luleå kommun
38. Lunds kommun
39. Länsstyrelsen i Hallands län
40. Länsstyrelsen i Norrbottens län
41. Länsstyrelsen i Skåne län
42. Länsstyrelsen i Stockholms län
43. Länsstyrelsen i Uppsala län
44. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
45. Länsstyrelsen i Östergötlands län
46. Magnolia Bostad
47. Malmö kommun
48. Nacka kommun
49. Nacka tingsrätt (mark- och miljödomstolen)

50. Naturvårdsverket
51. NCC
52. Norrköpings kommun
53. OBOS
54. Riksförbundet HjärtLung
55. Socialstyrelsen
56. Solna kommun
57. Statens Väg- och Transportforskningsinstitut
58. Stockholms kommun
59. Studentbostadsföretagen
60. Sundbybergs kommun
61. Sundsvalls kommun
62. Svea hovrätt (Mark- och miljööverdomstolen)
63. Svensk Förening för Socialmedicin och Folkhälsa
64. Svenska Läkaresällskapet
65. Sveriges Allmännyttan
66. Sveriges Arkitekter
67. Sveriges Kommuner och Regioner
68. Sveriges Planerares Riksförbund
69. Sweco Architects
70. Trafikverket
71. Transportstyrelsen
72. Trelleborgs kommun
73. Trollhättans kommun
74. Trä- och möbelföretagen
75. Täby kommun
76. Umeå kommun
77. Umeå tingsrätt (mark- och miljödomstolen)
78. Umeå universitet
79. Upphandlingsmyndigheten

80. Uppsala kommun
81. Veidekke
82. Västerås kommun
83. Västra Götalandsregionens Miljömedicinska Centrum
84. Växjö kommun
85. White Arkitekter
86. Örebro kommun
87. Östersunds kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 september 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.spn@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2026/00657 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Rapporten kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se eller från www.boverket.se

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Lina Martinson
Departementsråd