

## Öns framtida vägnät

På uppdrag av Öhns vägsamfällighet har jag sammanställt en bedömning, konsekvensanalys och rekommendationer med inriktning på PBL- och fastighetsbildningsfrågor utifrån uppgifterna att Umeå kommun överväger planläggning för övertagande av enbart Övägen och Skiljevägen, innebärande att övriga delar av vägnätet fortsatt skulle vara enskilt.

### Bakgrund

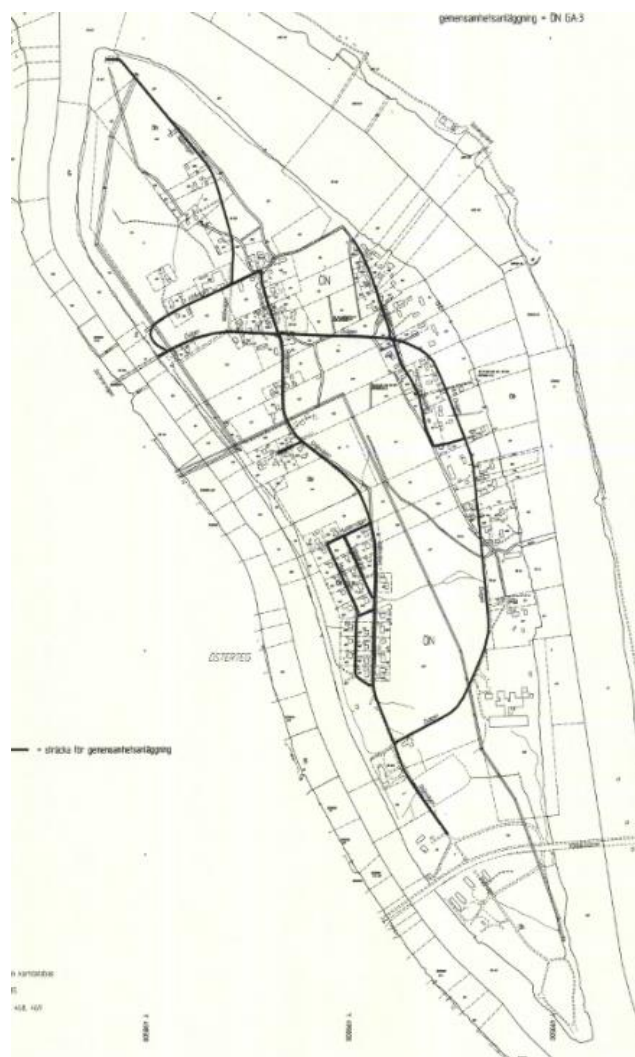
Öhns Vägsamfällighet förvaltar idag hela vägnätet på Ön, med början vid brofästet vid öbron. Gemensamhetsanläggningen är benämnd Umeå Ön ga:3 och omfattar samtliga vägar markerad på kartan till höger och bildades i en lantmäteriförrättning år 2005. Dessförinnan var det en vägsamfällighet sedan 1950-talet.

Idag är totalt 155 fastigheter delägare i vägnätet, vilket inkluderar villor, jord- och skogsfastigheter, enskilda näringsverksamheter och VAKIN.

### Konsekvenser vid en splittring av vägnätet

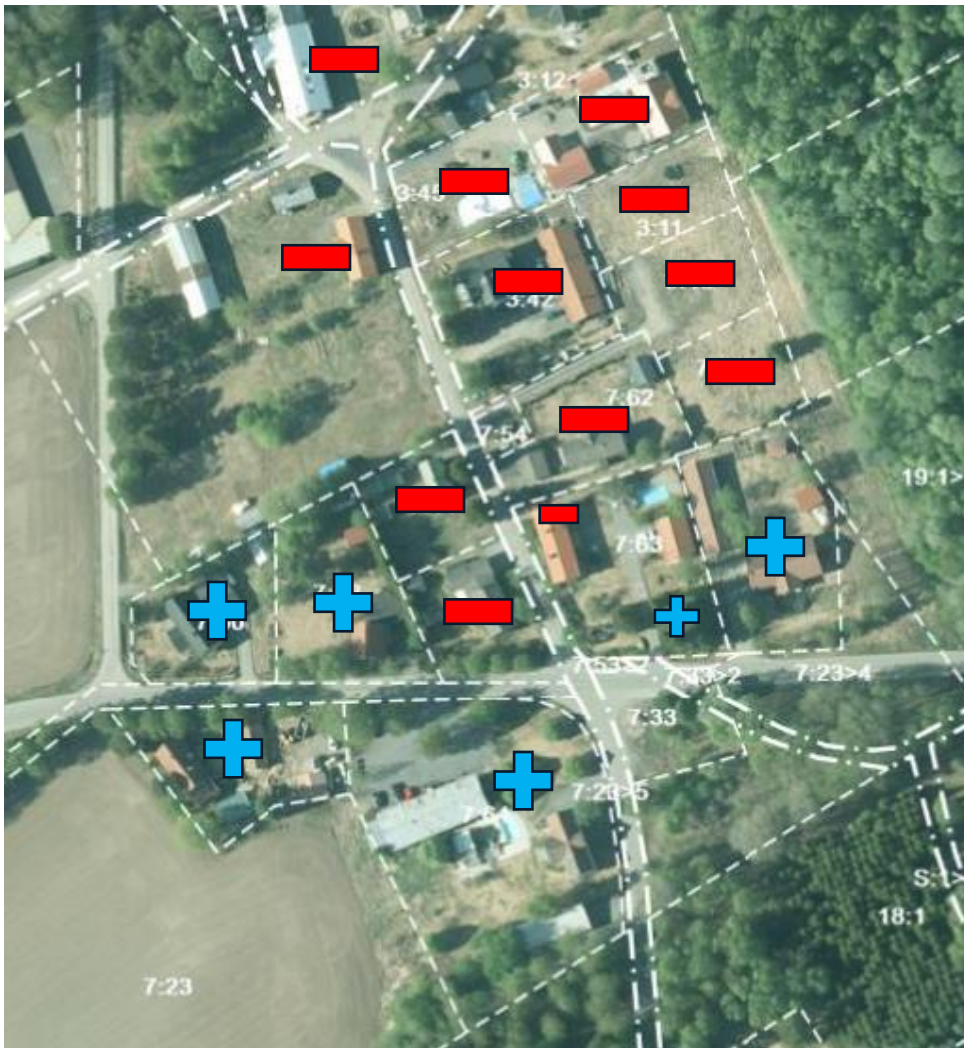
För att belysa vilka konsekvenser en splittring av vägnätet i en kommunal och en enskild del skulle innebära har jag gått igenom de kvarter där gränsdragningsfrågor blir aktuella.

Detta har i sin tur exempelvis bäring på vilka särskilda skäl som kommunen skulle kunna åberopa för att motivera att huvudmannskapet enligt 4 kap. 7 § PBL skulle vara enskilt på de kvarvarande vägarna och hur en sådan planläggning och genomförande av ett



övertagande skulle förhålla sig till andra bestämmelser i främst PBL och Anläggningslagen.

### Kvarteret Lillåvägen och närmaste delarna av Övägen och Skiljevägen



*Fastigheter med enskild väg markerat rött, fastigheter med kommunal väg markerat blått.*

Av de markerade fastigheterna skulle 12 fastigheter vara anslutna till en enskild väg och 6 fastigheter istället ha kommunal väg. En fastighet, Ön 7:63, skulle möjligen ha både anslutning till en kommunal och till enskild väg (idag finns en enkel infart i norra delen av fastigheten)

Ett flertal fastigheter som ingår i samma kvarter och detaljplan skulle få helt olika förutsättningar. De som markerats med rött skulle behöva finansiera sin egen väg,

medan de som markerats med blått skulle få ”gratis” skattefinansierad väghållning. För 7:63 uppkommer en gränsdragningsfråga om fastigheten ska ingå i gemensamhetsanläggningen eller inte och i så fall med vilket andelstal.

### Kvarteret Skiljevägen vid lekparken



*Fastigheter med enskild väg markerat rött, fastigheter med kommunal väg markerat blått.*

I kvarteret skulle 3 fastigheter (plus en nu obebyggd) ha enskild väg, medan 2 fastigheter skulle ha åtkomst till kommunal väg. Ett detaljplaneärende pågår, men är för närvarande vilande.

Fastigheter markerade med blått skulle få gratis skattefinansierad väg, medan de rödmarkerade skulle få betala den egna vägen. En skillnad för denna väg jämfört med övriga är att den varken är användbar för genom- eller rundkörning och såvitt känt i dagsläget inte heller leder fram till någon planerad allmän gång- och cykelbana.



## Kvarteret Muddervägen, Hakegränd och Skiljevägens södra del

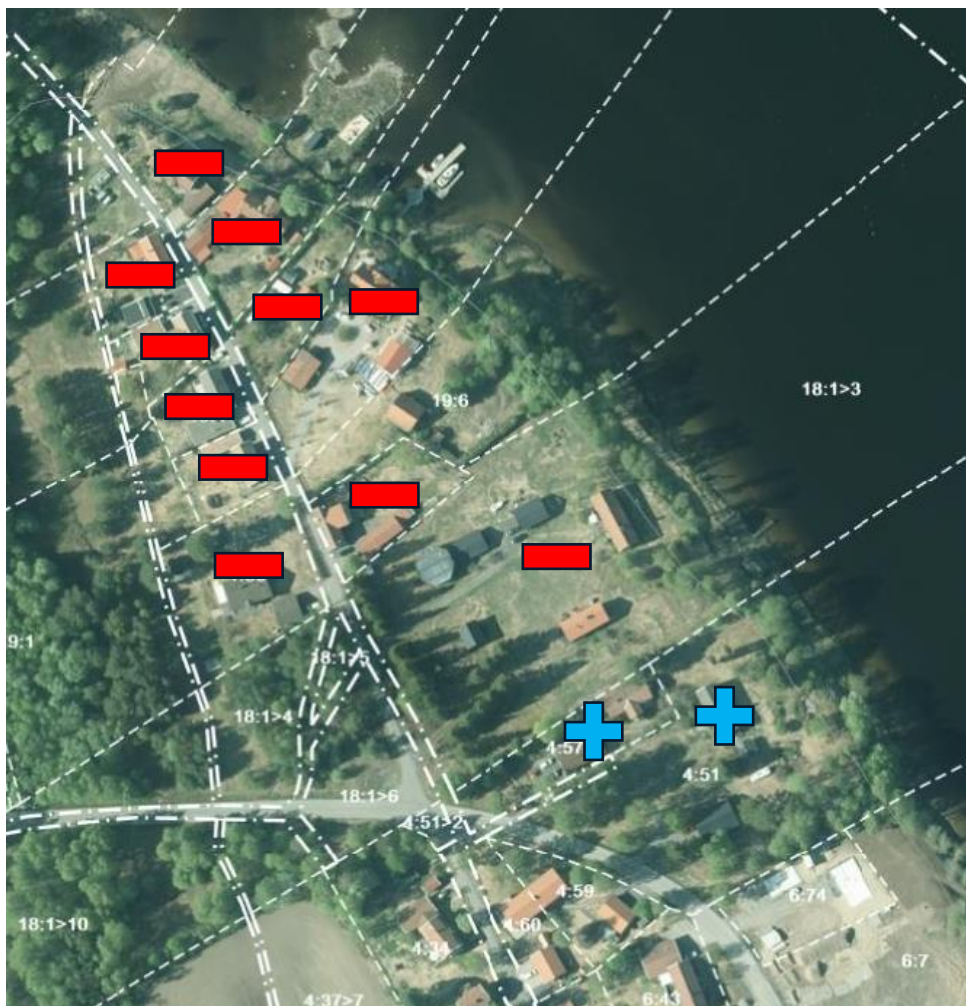


*Fastigheter med enskild väg markerat rött, fastigheter med kommunal väg markerat blått.*

Inom kvarteret skulle 17 fastigheter ansluta till Muddervägen eller Hakegränd, som skulle vara enskilda vägar, medan 13 skulle ansluta till kommunal gata. Fyra av husen med utfart mot Skiljevägen möter i väster också Muddervägen och två möter Hakegränd. Rättslig åtkomst för trafik till västra sidan av fastigheterna skulle dock

saknas utan delaktighet i en gemensamhetsanläggning för vägarna. Vägsträckan är för kort för att få statliga underhållsbidrag, så med den faktorn borta skulle en vägförening för Muddervägen i princip kunna stänga åtkomst till baksidan av tomterna om fastigheterna längs Skiljevägen inte deltar i gemensamhetsanläggningen.

### Kvarteret Norra Storåvägen och närmaste delen av Övägen

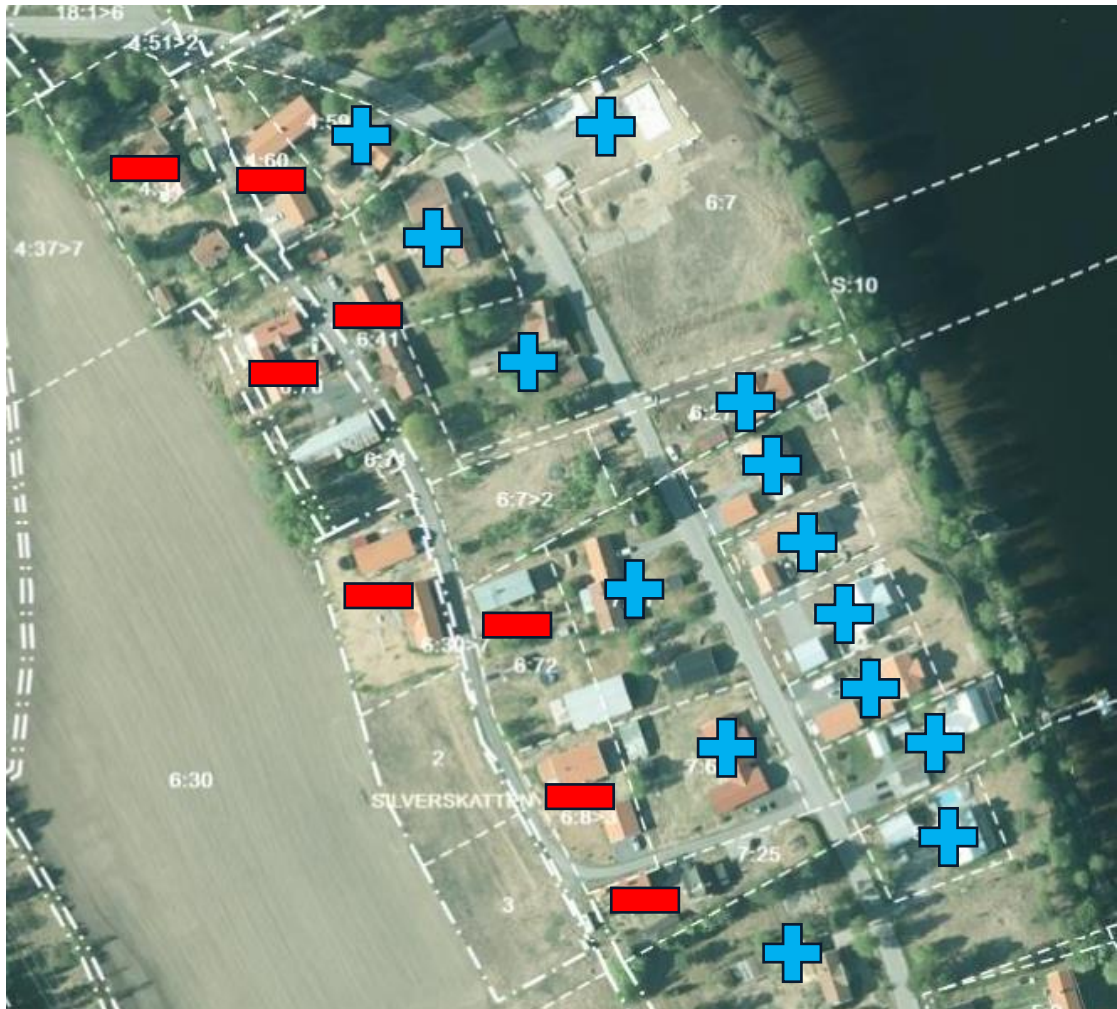


*Fastigheter med enskild väg markerat rött, fastigheter med kommunal väg markerat blått.*

Längs norra Storåvägen skulle 11 fastigheter vara anslutna till enskild väg, medan 2 angränsande fastigheter vid Övägen skulle vara anslutna mot kommunal väg. Beroende på hur broar och anslutningar placeras kan Norra Storåvägen komma att användas för framtida gång- och cykeltrafik till de nya broarna, vilket blir ett tydligt allmänt intresse.



## Kvarteret Södra Storåvägen och Övägen



*Fastigheter med enskild väg markerat rött, fastigheter med kommunal väg markerat blått.*

I kvarteret skulle 8 fastigheter längs Storåvägen skulle ha enskild väg, medan 14 fastigheter skulle ha kommunal väg. Mest pikant i kvarteret är att parhuset i norr skulle delas så att ena halvan har kommunal väg, medan den andra måste betala för enskild väg. Södra Storåvägen används i praktiken ofta för genomfart och rundkörning och är också en vanlig promenad- och cykelväg som alternativ till Övägen.

### Sammantagen beskrivning

En splittring av vägnätet på Ön skulle innebära att flera kvarter skulle delas upp så att vissa som har "turen" att ha utfart mot Övägen eller Skiljevägen skulle få kommunala vägar som är skattefinansierade, medan de som har "oturen" att inte ha utfart mot nämnda vägar istället skulle behöva ha mindre, korta vägar som de själva

måste administrera och betala för, därtill utan att ha möjlighet att som idag få statsbidrag eftersom vägsträckan är för kort.

Istället för att ha *en* vägförening som samlat hanterar hela vägnätet på Ön skulle det behövas 4-5 vägföreningar som ska finansieras, administreras, tillsätta styrelser, m.m. Att upphandla framför allt snöröjning för vägar som är några hundra meter långa kan också förväntas vara svårare och dyrare än att upphandla för ett helt vägnät. I jämförelse med idag kan också förväntas att snöröjning sker med klart lägre prioritet än när upphandling sker för ett helt vägnät.

## Huvudmannaskap enligt PBL

Enligt 4 kap. 7 § PBL är huvudregeln att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser, där gator ingår. Om det finns *särskilda skäl* får kommunen bestämma att huvudmannaskapet istället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser.

Syftet med att lagstiftningen kräver särskilda skäl för att frångå huvudregeln är att kommunen inte utan vidare ska kunna avsäga sig huvudmannaskapet. Den avsedda gränsdragningen är egentligen för områden där man tidigare använde byggnadsplan, t.ex. inom områden med fritidsbebyggelse.

På Ön har man i de detaljplaner som antagits på senare år, Ön 7:44 m.fl. och Ön 3:12 m.fl. beslutat om enskilt huvudmannaskap. I planhandlingarna framgår dock ingen motivering till varför det skulle ha funnits särskilda skäl för detta. Sannolikt kan det bero på att det vid planläggningen redan fanns en sedan länge befintlig vägsamfällighet från tiden då Ön var en by och att "öar" av kommunala vägar skulle vara olämpligt.

Ett övertagande av Övägen och Skiljevägen skulle förutsätta ny detaljpaneläggning då Övägen genom planområdet 7:44 m.fl. idag är planlagd med enskilt huvudmannaskap. En detaljplan för de vägar där huvudmannaskapet ska förändras krävs också för att ha en rättslig grund för inlösen av väganläggningen och den mark som skulle bli aktuell. Marken är idag bara upplåten till en gemensamhetsanläggning som kommunen inte utan vidare kan överta.

Förändringar i huvudmannaskapet för vägnätet kräver alltså att en ny detaljplan över berörda vägar tas fram, beslutas och står sig genom eventuella domstolsprövningar för det fall någon enskild på Ön väljer att överklaga planen.

## Jämförelse med andra stadsdelar

Vid en enklare granskning genom gemensamhetsanläggningar som registrerats på karta hos Metria har jag inte i någon central stadsdel i Umeå hittat några

gemensamhetsanläggningar av motsvarande typ, d.v.s. enskilda vägar insprängda i ett annars kommunalt vägnät. Det närmaste som jag kunnat finna är grusvägarna på Röbbäcksslätten, som är just ett lantligt beläget vägnät i Röbbäcks by. Detta bekräftar mycket väl bilden att det inte heller lokalt i Umeå är brukligt att ha enskilt huvudmannaskap för gator i stadsbebyggelse.

## Rättsfall rörande huvudmannaskap

Frågan om huvudmannaskap har behandlats i ett antal överklagande detaljplaner. Av dessa kan följande fall nämnas.

### MÖD 2013:3 II

Uppsala kommun skulle expandera ett område i Skölsta, ca 6 km från centrum och 2,5 km öster om motorvägen. Området omfattade 120 fastigheter och skulle få ett tillskott på ungefär 350 småhus/tomter. Kommunen ville att det skulle vara enskilt huvudmannaskap. MÖD noterade att det fanns vissa skäl som talade för enskilt huvudmannaskap, t.ex. att det delvis var det enligt en äldre byggnadsplan, att området utgjorts av ett fritidshusområde som utvecklats mot permanentbebyggelse och syftet med planen var en enhetlig förvaltning av ett större område. MÖD konstaterade dock att:

”Planens ändamål är dock att utvidga området till mer än tre gånger dess ursprungliga storlek och skapa en helt ny stadsdel med såväl bostäder som offentlig och kommersiell service. Det område som har omfattats av byggnadsplan och utgjort ett renodlat fritidshusområde är en liten del i det tilltänkta området Skölsta. Enligt gällande översiktsplan, antagen 2010, ligger området inom den så kallade stadsväven som omfattar Uppsala tätort med närmsta omland.”

MÖD ansåg inte att det fanns särskilda skäl som motiverade något annat än ett kommunalt huvudmannaskap.

### MÖD avgörande den 30 januari 2017 i P 4815-16

Målet avsåg en ny detaljplan för Midsjö i Norrtälje kommun, 2 km från tätorten Rimbo. Syftet med planen var att omvandla fritidshusområdet till område för permanentboende. MÖD fann att närheten till Rimbo medförde att det var frågan om en utökning av tätorten och att det inte förelåg några särskilda skäl att frånga huvudregeln. Även det faktum att översiktsplanen pekade på ytterligare bostadsbyggnad i närheten torde haft betydelse för utgången.

### MÖD avgörande den 26 april 2019 i mål P 6535-17

Värmdö kommun hade i en översiktsplan pekat ut ett område, Torsby, som en del av kommunens prioriterade förändringsområden. Befintlig bebyggelse var främst mindre fritidshus från 1930-talet och framåt samt senare tillkomna



permanentbostäder. Delar av f.d. ängs- och åkermarker fanns kvar i landskapet. En befintlig samfällighetsförening förvaldade vägar och naturmark inom området. Planen omfattade ca 70 befintliga fastigheter och avsåg att ge möjlighet till byggrätter för ytterligare ca 20 permanentbostäder, vilket MÖD inte betraktade som en helt begränsad utbyggnad. Inom området skulle också finnas byggrätt för kontor och samlingslokal. I anslutning till planområdet fanns också mark för skola/förskola. Med hänvisning till MÖD 2013:I och II ansågs det saknas särskilda skäl att frångå huvudregeln om kommunalt huvudmannaskap. Detaljplanen upphävdes därför.

## Slutsatser utifrån PBL-regleringen

Omständigheterna i de tre olika fallen har likheter med situationen på Ön, även om det närmast är ännu tydligare här.

I 2013 års fall var det fråga om en utökning med 350 bostäder från 120, medan det på Ön är fråga om en utökning med hela 2 500 bostäder. Uppsalas översiktsplanebeteckning ”stadsväven” kan i sammanhanget liknas vid Umeås ”femkilometersstaden”.

I 2017 års fall var det fråga om en utökning för permanentboende ca 2 km utanför Rimbo, en ort med lite drygt 5 000 invånare. I det här fallet är Ön beläget mitt i Umeå och Ön kommer fullt utbyggd att ha fler invånare än Rimbo. Hela Ön är 2,7 km lång och avståndet från norra spetsen till detaljplaneområdet för Södra Ön är ca 1,8 km. Vägarna är uppenbarligen mer centralt belägna än i 2017 års rättsfall.

I 2019 års fall var det fråga om en utökning från 70 bostäder till 90, där det även skulle ingå kontor, samlingslokal och precis utanför det då aktuella planområdet fanns även skola/förskola. På Ön är det, återigen, fråga om en långt mera omfattande utbyggnad.

Min bedömning är att vägar på Ön måste ha kommunen som huvudman för allmän plats. Det saknas särskilda skäl som skulle överleva en domstolsprövning. En teoretisk möjlighet för kommunen att endast planlägga de vägar man ”vill ha” och utelämna övriga vägar i samma vägsystem skulle strida mot intentionerna i 4 kap. 7 § PBL. Att ”plocka russinen ur kakan” på det sättet skulle också strida mot 4 kap. 36 § PBL, som innebär att detaljplaner ska vara utformade med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. De fastighetsägare som skulle vara kvar med enskild väg är samtidigt delägare i den väganläggning som kommunen i så fall skulle lösa in.

Kommunen kommer att behöva lösa in mark för de kommunala vägarna enligt 6 kap. 13 § PBL, vilket också aktualiserar en proportionalitetsbedömning i fråga om att fördelarna med planens utformning ska överväga de olägenheter som planen

orsakar enskilda. Man kan på mycket goda grunder argumentera för att en planläggning som splittrar ett välfungerande vägnät och ersätter det med "öar" av enskilda vägar som enligt PBL:s bestämmelser borde omfattas av kommunalt huvudmannaskap inte är proportionerligt.

## Nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder vid ett genomförande

Om en detaljplan för helt eller delvis övertagande av vägarna vinner laga kraft krävs en eller flera lantmäteriförrättningar för att upphäva Ön ga:3 och överta den mark som behövs för att vägarna ska kunna bli kommunala.

I förrättningen om upphävande av Ön ga:3 kommer kommunen att behöva betala ersättning för väganläggningen som ska betalas ut till delägarna i vägen. En sådan förrättning kan förväntas vara tämligen komplicerad och dyr då en sådan åtgärd med inlösen och ersättningar är ovanlig. Som exproprierande är det rimligen kommunen som står för förrättningskostnaden, även om jag inte fördjupat mig i den delen.

Om kommunen driver igenom att endast vissa vägar ska bli kommunala krävs att ett antal nya gemensamhetsanläggningar bildas för att hantera "restvägarna". Det kan vid en överblick bli fråga om att bilda skilda gemensamhetsanläggningar för:

- Norra Storåvägen,
- Södra Storåvägen,
- Lillåvägen,
- Skiljevägens avstickare och
- Muddervägen och Hakegränd.

Dagens vägnät med en gemensamhetsanläggning och en förening skulle därmed ersättas med fem olika anläggningar och föreningar, som därtill har väsentligt kortare vägar att sköta och sämre ekonomiskt underlag för förvaltningen.

Normalt sett är det den kommunala lantmäterimyndigheten som sköter förrättningar inom Umeå kommuns gränser. Då kommunen skulle vara sakägare i förrättningarna skulle dock med största sannolikhet krävas att ärendet enligt 4 kap. 7 a § FBL överlämnas till den statliga lantmäterimyndigheten. För detta krävs bara att någon av sakägarna i förrättningen begär det, vilket man kan förvänta sig om missnöje uppstår med kommunens agerande.

## Särskild förrättning för Södra Ön nu?

För Södra Ön finns en lagakraftvunnen detaljplan där såväl kommunen som vägföreningen skulle kunna begära ett genomförande redan idag. Ett genomförande

skulle innebära att Ön Ga:3 omprövas så att den vägsträckning som ingår i planområdet utgår.

För fastigheter som idag ansluter till den vägen blir det en fråga om de har anledning att fortsatt ingå i Ön ga:3 för att kunna köra på vägarna på Ön eller om de uteslutande kan sköta transporter via Kolbäcksbron. Min bedömning är att de till någon del alltjämt kommer att behöva ingå i gemensamhetsanläggningen även om de inte är direktanslutna, med tanke på att vägarna på Ön nyttjas för att nå fastigheterna.

Det som skulle vara mest komplicerat är omräkningen av andelstal som vägåtkomsten mot Kolbäcksbron skapar. När andelstalen i en gemensamhetsanläggning beräknas utgår man från hur lång vägsträcka som används från allmän väg till respektive fastighet. En ny väganslutning ”i andra änden” av ett vägsystem innebär att den som haft långt till Ö-bron plötsligt får nära till Kolbäcksbron, och vice versa. Om trafiken fördelas lika åt båda hållen innebär det i princip en utjämning av andelstalen, där de som bor mitt emellan broarna påverkas lite, och de som bor närmare broarna påverkas mycket. Om sedan 2/3 av trafiken bedöms ske åt ena hållet och 1/3 åt andra hållet kompliceras beräkningen givetvis väsentligt. Förutom att förrättningskostnaderna blir höga finns förstås risken att någon eller några anser fördelningen felaktig och överklagar.

De nya andelstalen påverkar dels hur stor kostnadsandel som man ska betala och kan innebära vissa komplicerade beräkningar. Den stora komplikationen som jag ser det är dock att 37 och 38 §§ Anläggningslagen föreskriver att fastigheter som får höjda andelstal ska betala ersättning för det överskott som man får del av, och den som får minskat andelstal ska få ersättning för minskningen. Praxis har såvitt jag vet gått mot en mera obligatorisk tillämpning av nämnda bestämmelser. Med 155 deltagande fastigheter innebär detta en mycket omfattande kalkyl av ersättningskyldiga och -berättigade som förutom höga förrättningskostnader också kommer att riskera stort missnöje bland de boende.

En förrättning kan förväntas bli både långdragen och mycket kostsam. Om man kan se framför sig en bra lösning för hela vägnätet inom rimlig tid är min rekommendation att avvakta med en sådan förrättning, för att lösa det hela i ett sammanhang.

Om kommunen istället driver linjen att enbart vissa vägar ska övertas finns inte skäl att vara lika medgörliga och låta frågan anstå. Detta eftersom ett sådant agerande från kommunen sannolikt orsakar fördröjningar av planerna för såväl norra Ön som vägnätet på Ön genom överklaganden och genomförandefrågor som kan dröja åtskilliga år. En normal tid för en överklagad detaljplan i MMD kan vara 6-12 månader, MÖD tar gissningsvis 2-10 månader, därefter följer en lantmåteriförrättning som fort tar 1-2 år. I så fall finns inte i sikte att en samlad



lösning för hela Ön kan uppnås inom en rimlig tid. Det finns då inte samma skäl att i ännu fler år kvarstå i en struktur som inte ansluter till de verkliga förhållandena och invänta en ny förrättning. Det kan innebära två dyra och komplicerade förrättningar med några års mellanrum, men det är i så fall en kostnad som kommunen måste bära om ett rimligt helhetsgrepp inte kan tas.

## Rekommendationer

Sammanfattningsvis är min bedömning att rättsläget är sådant att de vägar som finns på Ön ska ha kommunalt huvudmannaskap utifrån PBL och tillhörande rättspraxis. En planläggning som syftar till att uppnå ett sådant helhetsgrepp finns inte anledning att invända emot. Då kan vägföreningens aktiviteter sikta in sig på en väl fungerande "fredlig maktövergång", som det talas om i anslutning till Vita Huset.

En planläggning som inte tar ett sådant helhetsgrepp är inte förenligt med PBL och jag skulle i så fall rekommendera att en sådan detaljplan överklagas för att frågan om huvudmannaskap och skälig hänsyn till befintliga förhållanden ska prövas rättsligt.

Jag har svårt att se att kommunen skulle vilja riskera att hela exploateringsprojektet för norra Ön stoppas eller fördröjs i flera år på grund av en tanke om att inte ta ett samlat ansvar för några befintliga och välskötta vägar.

Med vänliga hälsningar

Magnus Norberg  
Jurist  
magnus.norberg@terravia.se  
070-206 26 32

---

---

---