



## Anmälan av ärenden avgjorda på delegation enligt uppdrag av stadsbyggnadsnämnden

Ärenden finns förtecknade på en lista daterad 2025-03-12, och  
den finns tillgänglig på stadsbyggnadsnämndens sekretariat.  
Listan omfattar beslut fattade fr o m 2025-02-01 t o m 2025-02-28

### Delegationsbeslut - sammanställning

#### 52, 4.4.1 Planbesked

		Antal
Planbesked	Avslag	1
	Bifall	1
	Total	2

#### 572 Bygganmälan ÄPBL

		Antal
Slutbesked / slutbevis	Bifall	1
	Total	1

575, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 Bygglov/startbesked/  
slutbesked/tillsynsbeslut

		Antal
Beslut	Avskrivet	33
	Avvisat	6
	Bifall	8
	Total	47
Interimistiskt slutbesked	Bifall	29
	Total	29
Lovbeslut	Avskrivet	53
	Avvisat	14
	Bifall	76
	Total	143
Slutbesked / slutbevis	Bifall	162
	Total	162
Startbesked	Avskrivet	18
	Avvisat	3
	Bifall	201
	Total	222

576, 577, 7.1 Tillsyn

		Antal
Tillsynsbeslut	Avskrivet	5
	Utan åtgärd	26
	Total	31

578, 7.4 Enkelt avhjälptra hinder

		Antal
Tillsynsbeslut	Utan åtgärd	1
	Total	1





## Anmälan av bostadsanpassningsärenden avgjorda på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden

Ärendena finns förtecknade på en lista daterad 2025-03-12, och finns tillgänglig på stadsbyggnadsnämndens sekretariat.

Listan omfattar beslut fattade i bostadsanpassningsärenden fr o m 2025-02-03 t o m 2025-02-28 gällande bostadsanpassningsbidrag (61 och 9.1), reparationsbidrag (9.2) och återställningsbidrag (9.3).

	<b>61, 9.1</b>	<b>9.3</b>	<b>Total</b>
Avskrivet	36	0	<b>36</b>
Avslag	29	0	<b>29</b>
Avvisat	1	0	<b>1</b>
Bifall	346	7	<b>353</b>
Bifall/Avslag	8	0	<b>8</b>
Bifall/Ändring	74	3	<b>77</b>
Bifall/Ändring/Avslag	6	0	<b>6</b>
<b>Total</b>	<b>500</b>	<b>10</b>	<b>510</b>

**Stadsmättningsärenden vid stadsbyggnadsnämndens sammanträde  
2025-03-27**

---

Stadsmättningsavdelningen

Avgjorda adress- och lägenhetsärenden beslutsprotokoll enligt lista  
Den 10 mars 2025 är 32st



Stadsmättningsärenden m.m. vid stadsbyggnadsnämndens sammanträde 2025-03-27

---

## STADSMÄTNINGSÄVDELNINGEN

Godkända lantmäteriförrättningar enligt lista den 11 mars 2025: **3 st.**

## Bilaga D

## Anmälan av delegationsbeslut i namnären den

Delegationsbeslut för namnären den redovisas nedan och anmäls till stadsbyggnadsnämndens möte den 2025-03-27.

Med stöd av stadsbyggnadsnämndens delegationsordning för namnären den från 2021-12-20 med dnr: 2018-04960, har följande beslut tagits:

Dnr	Ärende
2020-13559	<i>Arkivfotot</i> bibehålles som namn på kvarter med ändrad omfattning. Dp 2019-05670, detaljplan för fastigheten Arkivfotot 2 m.fl., i stadsdelen Högdalen
2024-12028	<i>Kolargossen</i> och <i>Svedjemarken</i> bibehålles som namn på kvarter med ändrad omfattning. Dp 2023-01148, detaljplan för del av fastigheten Älvsjö 1:1 m.fl. vid Hagsätra IP, i stadsdelen Hagsätra

**Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
[stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)  
[stockholm.se](http://stockholm.se)





Dnr KS 2024/1293  
Dnr 2024 – 18682  
Dnr E2024-04190  
Dnr T2024-03612  
Dnr 2024 – 24058

## Till

Kommunstyrelsen

Miljöförvaltningen  
Stefan Troeng  
Telefon: 08-508 28 938

## Remiss från Trafikverket

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen *Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* besvaras med vad som sägs i stadsledningskontorets, stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Trafikverket har remitterat Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Trafikverket förbereder inför regeringens uppdrag om att ta fram förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037.

Avgränsningssamrådet avser miljökonsekvensbeskrivningens omfattning. Syftet med avgränsningen är att inrikta miljöbedömningen för nationell plan på de miljöfrågor som är relevanta för det aktuella planeringsskedet.

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och i samråd med Stockholms Stadshus AB.

Kontoren ser det som positivt att miljöfrågorna ska komma in tidigt i Trafikverkets kommande planering och att vägval utifrån miljöaspekter ska få avtryck i kommande planförslag. Kontoren vill också lyfta fram att den nationella transportplaneringen är en viktig förutsättning för att staden ska leva upp till de åtaganden som gjorts i internationella sammanhang.

Kontoren anser att den nationella transportplaneringen ska bidra till att uppnå transportsektorns nationella klimatmål genom både fysiska åtgärder i transportsystemet och nationella styrmedel som bidrar till en omställning mot minskad klimatpåverkan. Kommande miljökonsekvensbeskrivning ska utgå ifrån ett transportslagsövergripande perspektiv där hänsyn även tas till trafik från andra länder, sjöfart samt luftkvalitet och buller.

Kontoren anser slutligen att investeringarna i Stockholms läns infrastruktur måste öka för att främja ett klimatanpassat trafiksystem med god effektivitet och framkomlighet.

## Bakgrund

Trafikverket har remitterat *Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Regeringen lade i oktober 2024 fram proposition 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*. Trafikverket förbereder nu inför regeringens uppdrag om att ta fram förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och i samråd med Stockholms Stadshus AB.

## Ärendet

Avgränsningssamrådet avser miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljeringsgrad, med hänsyn till de punkter som anges i 6 kap. 11-12 §§ miljöbalken.

Syftet med avgränsningen och avgränsningssamrådet är att inrikta miljöbedömningen för nationell plan på de miljöfrågor (miljöaspekter) som är relevanta för det aktuella planeringsskedet, så att miljökonsekvensbeskrivningen blir ett ändamålsenligt beslutsunderlag.

Miljöbedömningen för nationell plan sker parallellt med framtagande av planförslaget. Miljökonsekvensbeskrivningen remitteras tillsammans med planförslaget (i enlighet 6 kap. 15 § miljöbalken).

Trafikverket har gjort en preliminär geografisk bedömning som innebär att den nationella planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i andra länder. Avgränsningen i tid innebär att miljökonsekvensbeskrivningen generellt använder 2045 som jämförelseår. Orsaken är att andra effektbedömningar och Trafikverkets basprognoser har 2045 som prognosår.

Avgränsningen har identifierat fokusområden i syfte att anpassa miljökonsekvensbeskrivningens omfattning. Fokusområdena i avgränsningssamrådet är klimat, hälsa och befolkning samt landskap och naturresurser.

Klimatpåverkan är den miljöfråga som anses vara den mest relevanta vad gäller transportsystemet och nationell plan. Klimat handlar om klimatpåverkan från trafik, men också om hur statlig transportinfrastruktur kan bidra till ökad transporteffektivitet och den gröna omställningen i stort. Klimat inkluderar även klimatpåverkan från byggnader, drift och underhåll av infrastruktur.

Transportsystemet har betydelse för hälsa och befolkning. Åtgärder i statlig transportinfrastruktur har effekter på människors hälsa. I fokusområdet ingår trafikbuller, luftföroreningar, möjligheten till fysisk aktivitet genom gång och cykel, samt hur hälsoaspekter fördelas mellan olika delar av befolkningen.

Landskap och naturresurser påverkas också av transportinfrastrukturen. Trafiken har omfattande påverkan på det omgivande landskapet, inte minst dess natur- och kulturvärden och biologisk mångfald. Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen

innebär också, direkt och indirekt, användning av eller påverkan på skyddade områden eller på markanvändning och resurser.

### **Synpunkter och förslag**

I finansborgarrådets förslag till budget för 2025 och Stockholms stads Miljöprogram 2030 framgår att Stockholms stad har som mål att senast år 2040 vara helt fossilbränslefri. Stockholm ska även vara klimatpositivt senast år 2030. Staden har också som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010. För att åstadkomma detta arbetar staden för att minska biltrafiken med 30 procent fram till år 2030 (från 2017 års nivå).

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen ser det som positivt att miljöfrågorna ska komma in tidigt i Trafikverkets kommande planering och att vägval utifrån att miljöaspekter ska få avtryck i kommande planförslag. Kontoren vill lyfta fram att den nationella transportplaneringen är en viktig förutsättning för att staden ska leva upp till de åtaganden som gjorts i internationella sammanhang med utgångspunkt i Parisavtalet och det globala ramverket för biologisk mångfald. Kontoren vill framföra att staden avser att jobba för dessa åtaganden utifrån sin rådighet och i samverkan med statliga, regionala och privata aktörer.

Kontoren anser att den nationella transportplaneringen ska bidra till att uppnå transportsektorns nationella klimatmål. För att uppnå detta vill kontoren peka på att den nationella planen ska omfatta fysiska åtgärder i transportsystemet tillsammans med nationella styrmedel som bidrar till en omställning mot minskad klimatpåverkan från transporter och därmed ökade hälsovinster. Exempel på detta är en differentiering av trängselskatten, förändrad användning av parkeringsavgifter samt satsningar mot ökad elektrifiering av transportsektorn.

Kontoren vill lyfta fram att det är viktigt att kommande miljökonsekvensbeskrivning presenterar förslag på åtgärder som leder till förbättringar inom identifierade fokusområden; klimat, hälsa och befolkning samt landskap och naturresurser. Satsningar på en utbyggd infrastruktur går hand i hand med utvecklingen av ny teknik samt åtgärder för att förhindra miljö och hälsoproblem som är orsakade av trafiken.

Kontoren anser att remissunderlaget är för begränsat i sitt fokus på väg- och järnvägstransporter, vilket leder till att sjöfarten förbises och regionens varuförsörjning försvåras. Detta är problematiskt eftersom sjöfarten har en stor kapacitet för att bidra till hållbara

transporter och minskad klimatpåverkan, genom att den kan avlasta vägar och järnvägar. Kontoren anser därför att en transportslagsövergripande helhetssyn är avgörande.

I de fall Trafikverket väljer att inte utreda alla miljöfrågor detaljerat vill kontoren påpeka att det är viktigt att motivera varför en viss miljöfråga inte bedöms vara relevant. I remissunderlaget framgår att hänsyn inte ska tas till påverkan på havsmiljön. Kontoren ställer sig frågande till den slutsatsen och önskar att Trafikverket motiverar detta.

Kontoren vill också framföra att hänsyn bör tas till hur trafik från andra länder påverkar måluppfyllelsen. Den nationella transportinfrastrukturen påverkas av de transportslag som internationella varor och gods fraktas med, vilka platser det kommer till eller går ifrån och om handelsutbytet sker med länder runt Östersjön eller exempelvis Asien, Nord- och Sydamerika. Den nationella infrastrukturen bör utvecklas i relation till dessa transporter genom relevanta beslut och investeringar.

Kontoren vill även lyfta fram att Trafikverkets vägar, som går genom Stockholms stad, har stor påverkan på luftkvalité och buller. Kontoren anser att den kommande miljökonsekvensbeskrivningen ska utgå ifrån de nya miljökvalitetsnormerna för luft, som träder i kraft 2030 samt att den presenterar analyser för hur olika lösningar påverkar luftkvalitet och buller. Under rubriken *Luft* i samrådsunderlaget finns begreppet *lokal sjöfart*. Kontoren önskar ett förtydligande av vilken typ av sjöfart som begreppet *lokal sjöfart* inbegriper, då det är svårtolkat och inte används i underlagsrapporten för sjöfarten.

Kontoren anser vidare att investeringarna i Stockholms läns infrastruktur måste öka för att främja ett klimatanpassat trafiksystem med god effektivitet och framkomlighet. Detta omfattar olika typer av åtgärder för samtliga trafikslag inom områdena utbyggnad, underhåll och åtgärder för minskad miljöpåverkan. Kontoren vill understryka att det är av avgörande betydelse att de kollektivtrafikprojekt som finns inom de statligt initierade infrastrukturförhandlingarna (Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen) ska genomföras enligt beslutade avtal.

Som svar på remissen *Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Amanda Horwitz  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

**Handläggare**  
Anton Tornkvist  
Telefon 08-508 27 211

**Till**  
Kommunstyrelsen

# Inbjudan till samråd gällande ny 220 kV markförlagd ledning, för anslutning mellan station Högdalen och station Örby. Anmälan av svar på remiss från kommunstyrelsen

## Beslut

Stadsbyggnadskontoret besvarar remissen med detta tjänsteutlåtande.

Amanda Horwitz  
Stadsbyggnadsdirektör

Martin Schröder      Carolina Fintling Rue  
Tf avdelningschef      Enhetschef

## UTLÅTANDE

## Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har fått remissen Inbjudan till samråd gällande ny 220 kV markförlagd ledning, för anslutning mellan station Högdalen och station Örby från kommunstyrelsen för yttrande senast den 4 mars 2025. Innan samrådet har tidig myndighetsdialog genomförts med staden i syfte att fånga upp kunskapsunderlag om eventuella intressen, pågående detaljplaner samt tidiga synpunkter på studerade sträckningsalternativ.

Övriga remissinstanser är stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. I ärendet har stadsbyggnadskontoret samrått med exploateringskontoret.

## Sammanfattning av remissen

Den nya markkabeln ska ersätta befintlig luftledning som idag går längs Örbyleden. Två huvudsakliga sträckningsalternativ har tagits fram. Alternativ 1 följer till största del grönytor och gång- och

**Bilaga:** Samrådsunderlag - Inbjudan till samråd gällande ny 220 kV markförlagd ledning, för anslutning mellan station Högdalen och station Örby





**Handläggare**  
Virginia Kustvall Stenring  
Telefon 08-508 27 254

**Till**  
Kommunstyrelsen

# Revidering av riskhanteringsplan för översvämning i Stockholms län - Bällstaån. Svar på remiss från kommunstyrelsen

## Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

Amanda Horwitz  
Stadsbyggnadsdirektör

Martin Schröder  
Tf Avdelningschef

Carolina Fintling Rue  
Enhetschef

## UTLÅTANDE

## Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har fått ovanstående remiss från kommunstyrelsen för yttrande senast den 11 februari. Övriga remissinstanser är stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden samt Stockholms Stadshus AB.

## Sammanfattning av remissen

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram ett förslag till ny riskhanteringsplan för översvämning i Stockholms län. Arbetet görs i cykler om sex år mot bakgrund av EU:s översvämningsdirektiv (2007/60/EG) och innebär en revidering av planen för 2016-2021. Länsstyrelsen önskar genom samråd inhämta synpunkter på planen.

Innevarande riskhanteringsplan behandlar översvämning från Tyresån, Oxundaån, Mälaren, Östersjön samt skyfall. Större delen av det som har framkommit genom arbetet med den uppdaterade planen utgör inte ny kunskap utan är sådant som kommunerna och länsstyrelsen redan känt till och till viss del har hanterat.

*Bilaga: Revidering av riskhanteringsplan för översvämning i Stockholms län - Bällstaån*

Genom revideringen har hot- och riskkartor för Bällstaån lagts till och en analys av påverkade objekt i berörda kommuner har genomförts. Framtagna karteringar kan användas som underlagsmaterial och beslutsstöd vid fysisk planering eller för krisberedskap. Hot- och riskkartor som beskriver hur många byggnader, verksamheter, vägar av riksintresse och andra objekt som skulle påverkas vid en översvämning finns att se och att ladda ner på MSB:s webbsida [Översvämningsportalen](#).

Riskhanteringsplanen innehåller också mål och åtgärder för att minska risken för att människors hälsa, miljön, kulturarvet och ekonomisk verksamhet drabbas av skador till följd av översvämning. Som stöd för den fysiska planeringen har länsstyrelserna i Stockholms län tagit fram rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag, Mälaren, Östersjön och skyfall.

Stockholms stad föreslog vid tidigare samråd att länsstyrelsen bör revidera sina rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren med hänsyn till att risken för översvämning minskar när nya Slussen är i funktion då den har större kapacitet att avbörda vatten från Mälaren till Saltsjön/Östersjön. Av riskhanteringsplanen framgår att länsstyrelsen har noterat synpunkten men i dagsläget inte har några planer på att revidera rekommendationerna för ny bebyggelse vid Mälaren. Länsstyrelsen anser att det fortfarande finns osäkerheter kopplat till ett stigande hav och det finns inte en beslutad lösning för att skydda Mälaren från översvämning från Östersjön på lång sikt.

### **Kontorets synpunkter**

Stadsbyggnadskontoret anser att riskhanteringsplanen ger stöd för att utveckla fler aspekter av stadens arbete med klimatanpassning, vilket hittills främst fokuserat på skyfall och värmebölja. Det är bra att planen kompletteras med underlag för Bällstaån.

Riskhanteringsplanen ger även underlag för att tillämpa klimathänsyn vid fysisk planering i enlighet med översiktsplanens mål om en klimatsmart och tålig stad. Att som nu kunna ta del av framtagna karteringar och analyser i format som kan läsas i GIS underlättar för kontoret att implementera underlagen i det dagliga arbetet.

### **Stadsbyggnadskontorets förslag till beslut**

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

**SLUT**



Kommunstyrelsen  
Rotel II

## Remissvar angående Boverkets rapport 2024:21, Uppdrag om översyn av regelverket för ändring av detaljplan och av olagliga planbestämmelser (KS 2024/1155)

### Remissen

Rapporten *Uppdrag om översyn av regelverket för ändring av detaljplan och av olagliga planbestämmelser* har utarbetats av Boverket. Rapporten innehåller förslag till ändringar i plan- och bygglagen och plan- och byggförordningen. Rapporten har remitterats till bl.a. Stockholms stad. Synpunkter ska vara Regeringskansliet tillhanda senast den 27 januari 2025.

Stadsbyggnadsnämnden har av kommunstyrelsen ombetts att yttra sig över remissen senast den 31 december 2024. Med anledning av den korta remisstiden ges svaret som ett kontorsyttrande, vilket i efterhand anmäls i stadsbyggnadsnämnden.

Yttrandet har beretts inom stadsbyggnadskontorets planavdelning, i samråd med bygglovsavdelningen, och besvaras av tidsskäl i form av ett kontorsyttrande.

### Bakgrund

I september 2023 fick Boverket i uppdrag av regeringen att beskriva och utvärdera regelverket för ändring av detaljplan, samt göra en översyn av gällande rätt och rättstillämpningen i fråga om olagliga planbestämmelser.

Inom ramen för uppdraget skulle Boverket även redovisa hur regelverket påverkar förutsättningarna för kommuner att digitalisera äldre detaljplaner samt analysera förutsättningarna för att genom ett ändringsförfarande ändra användningen i detaljplan. Uppdraget innebar även att Boverket skulle redovisa en analys av förutsättningarna i övrigt för ett effektivt, ändamålsenligt och rättssäkert ändringsförfarande.

Det finns ett behov av att se över regelverket för ändring av detaljplan. Bland annat eftersom reglerna som gäller vid ändring av detaljplan inte är anpassade för digital hantering och att många kommuner upplever problem när ändringar ska göras i äldre detaljplaner som bara finns i analog form.

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

### Rapportens förslag

I rapporten redovisas författningsförslag som innebär att detaljplaner ska ändras genom att kommunen antar en detaljplan som ersätter den gällande detaljplanen. En sådan omvandling innebär att en gällande detaljplan med samtliga bestämmelser tolkas om till nuvarande system och blir juridiskt gällande genom antagandebeslutet. De delar av planen som endast bekräftar gällande förhållanden överförs därmed till dagens system för reglering i detaljplan som uppfyller kraven på digital information.

För att möjliggöra omvandling får kommunen även göra små korrigeringar av regleringarna. Förslaget gör det också möjligt att anta en plan som endast innebär omvandling, utan ändringar.

Förslaget innebär att endast det som ändras i förhållande till gällande plan ska prövas mot 2 och 4 kap. PBL. För reglering som endast omvandlas ska markens lämplighet inte prövas på nytt. Vid omvandling begränsas därför även länsstyrelsens tillsyn och domstolens prövning vid överklagande i PBL.

Förslaget innebär att de befintliga processerna för framtagande av ny detaljplan används även vid ändring. För planer som enbart innebär omvandling av detaljplan kan kommunen använda den förenklade process som redan idag kan användas vid förlängning av genomförandetiden enligt 5 kap. 38 a § PBL.

Boverket föreslår även en utökning av vad som är möjligt att pröva genom ändring av detaljplan så att en ändring får göras om den inte motverkar den ursprungliga detaljplanens syfte.

### Stadsbyggnadskontorets synpunkter

Stadsbyggnadskontoret redogör först för ett antal övergripande synpunkter på förslaget. Därefter redovisas ett antal specifika synpunkter under egna rubriker.

#### *Övergripande synpunkter*

Stadsbyggnadskontoret anser att analysen i utgångspunkterna skulle kunna utvecklas och relatera till exempelvis konventionsrätten som är styrande för ändringar (eller korrigeringar som kräver nya beslut) av tidigare fattade rättskraftiga myndighetsbeslut.

Stadsbyggnadskontoret anser inte heller att utgångspunkten att det finns en motsättning mellan PBL och arkivlagen, som kräver en lösning, är riktig. Laga kraft-vunna beslut gäller och förutsättningar för ändring av detaljplan är klarlagt i praxis. Problemet som kräver en lösning kommer av beslutet att alla detaljplaner ska tillgängliggöras digitalt enligt nya föreskrifter.

Små korrigeringar/omvandling innebär hanteringsmässigt en tolkning av de garanterade rättigheterna och skyldigheterna som



finns i redan befintliga, gällande detaljplaner. I omvandlingen begränsas länsstyrelsens, lantmäteriets och andra funktioners möjlighet att tidigt i planprocessen inkomma med synpunkter eller kunskap. Den rättsliga funktionen att bredda beslutsunderlaget försvinner, vilket i sin tur kan medföra att rättssäkerhetsgarantierna för aktörerna urholkas. Även om det medför en viss effektivisering av planprocessen under beredning så ökar det givetvis risken för efterkommande problem som härrör från minskad transparens och att den samlade kunskapen i beredningen minskar. Eftersom den föreslagna processen också innebär att aktörer som exempelvis miljöorganisationer, som företrädare för allmänna intressen enligt EU-rätten och nationell lagstiftning, samt sakägare, som företrädare för enskilda intressen, inte ska eller kan delta i processen så finns naturligtvis en risk för efterkommande konflikter som processen inte ska eller kan härbärgera och som därför måste hanteras genom andra processer. Den frågeställningen borde kunna belysas bättre.

#### *Kostnader och nyttor*

I rapporten anges att eventuella merkostnader och merarbeten kommer att kompenseras av de nyttor och kostnadsbesparingar som kommunen och byggaktörer kommer att få i efterföljande processer. Förslaget saknar emellertid analyser av flera tänkbara scenarier, varför det är svårt att bedöma riktigheten i detta. Exempelvis har inga kostnader för eventuella efterföljande processer och konsekvenser beaktats, så som att beslut fattas utan breddat underlag och att gamla och preskriberade underliggande problematiker kan aktualiseras. Stadsbyggnadskontoret ser att det finns en risk för att Boverket kan ha överskattat de ekonomiska nyttorna och bortsett från vissa möjliga kostnader.

#### *Effekter av digitalisering*

Den juridiskt bindande handlingen som plankartan utgörs av kommer fortsatt att vara i PDF-format. Detta innebär att när en äldre plan digitaliseras helt eller delvis kommer de ställningstaganden som behöver göras - exempelvis beträffande gränser och lokalisering - att finnas digitalt. I ett senare skede vid exempelvis bygglovsprövning eller fastighetsbildning kommer bedömningarna emellertid att behöva göras mot PDF:en, även om gränsernas läge finns digitalt.

#### *Översättningen av äldre planbestämmelser*

Användningsbestämmelser har skiftat i innehåll och betydelse över tid, samt det har ändrats vad som prövas i samband med en användningsbestämmelse i planprocessen. Det är också en grannlaga uppgift att tolka innebörden av byggnadsstadgans bestämmelser, från olika tider. Det utgör ett problem som idag ofta inte löses med mindre än vägledande domar i högsta instans. Det är också oklart hur PBL:s övergripande lämplighetsbedömningar ska beaktas i samband med en "korrigering".

*Allmänt ändamål, stora Q och planbeskrivningens status*

För många äldre bestämmelser kommer det att medföra svårigheter att översätta dessa till dagens "terminologi", detta särskilt om översättningen ska göras på ett sätt som blir så pass korrekt att den inte går att ifrågasätta. Som exempel kan nämnas bestämmelser som "allmänt ändamål" eller stora Q. Svårigheterna kan leda till varierande tolkningar mellan kommuner, vilket skapar otydlighet för aktörer som byggaktörer och fastighetsägare.

Vad gäller förslaget om hur den äldre regleringen ”allmänt ändamål” ska hanteras vill kontoret framföra följande. Att begränsa flexibiliteten för ”allmänt ändamål” till en specifik användning minskar de långsiktiga möjligheterna. Det kan övervägas om det inte vore mer fördelaktigt att möjliggöra för kombinationer av olika användningar, för bibehållen flexibilitet. Det bör inte endast vara den pågående användningen som avgör vad som är lämpligt på platsen, utan även andra användningar än denna bör kunna läggas till.

Det framstår som önskvärt att Boverket tar fram tydliga förslag för hur äldre bestämmelser ska översättas, som lagstiftaren tar ställning till, för att säkerställa enhetlighet. Om ansvaret för översättningar och tolkningar helt läggs på kommunerna är risken att samhällsnyttan av en enhetlig hantering inte fullt ut uppnås samtidigt som kommunerna bär hela risken för en ytterst oklar hantering med minimal transparens. Tydliga förutsättningar bör därför införas för att säkerställa att tolkningarna av äldre planbestämmelser är konsekventa inom och mellan kommuner och så att inte enbart kommuner bär ansvaret för en hantering som i grund och botten kommer av att statliga krav på kommunerna inneburit problematiker som inte beaktats i tidigare konsekvensanalyser.

I förslaget framställs det som att planbeskrivningen kan ha en betydelse för att specificera, eller balansera eventuella svårigheter som uppkommer i översättningen av äldre planbestämmelser. Det är dock en felaktig uppfattning att planbeskrivningen kan få någon allmän betydelse. Planbeskrivningen får bara betydelse i de fall plankartan uppfattas som otydlig.

### Ändring och korrigering

Stadsbyggnadskontoret vill framföra en farhåga kring att begreppet "små korrigeringar" är alltför otydligt. Detta medför att begreppet riskerar att omfatta förändringar som i praktiken kan medföra en större rättsverkan än avsett, exempelvis gränsjusteringar eller uppdelning av befintliga bestämmelser.

Distinktionen mellan begreppen ”små korrigeringar” och ”ändringar” är vidare inte helt självklar.

*Konsekvenser av ändringar*

Vilka konsekvenser som kan följa av vissa ändringar behöver lyftas mer. Detta gäller exempelvis sådana förändringar som påverkar användningen. Att till exempel lägga till en idrottshall vid en skola kan medföra stora konsekvenser i form av ökad trafikbelastning och miljöpåverkan. Dylika ändringar framstår inte som fullt ut analyserade/reglerade i förslaget.

*Planavgift*

Förslaget att fastighetsägare ska finansiera digitalisering genom planavgifter är tveksamt eftersom nyttorna inte är tydligt definierade eller omedelbara.

*Tillsyn utifrån PBL i samband med ”korrigerade” planer*

Det riskerar att belasta tillsynsverksamheten, och kan leda till komplicerade ärenden. Om byggnadsnämnden i en process med begränsad transparens ändrar byggrättens innebörd, hur ska det hanteras i efterhand om/när det ifrågasätts?



Torkel Kjellman, tf. stadsbyggnadsdirektör





## Bilaga F

### Delegationsbeslut i personalärenden

(enligt stadsbyggnadsnämndens beslut den 20 december 2021 § 3)

**Beslutet rör:** Christine Markvi  
Kristina Dunker  
Martin Fierro Ramsjö

**Beslutet avser:** Studieresa 7 april – 9 april 2025 till Wien och  
stadsutvecklingsprojektet Aspern Seestadt.

**Färdssätt:** Flyg och tåg

**Beräknad kostnad:** ca. 15 000 kr/person

Stockholm den 2025-03-10

Beslutande:

  
Amanda Horwitz, Stadsbyggnadsdirektör

Beslutet sänds till registratören för vidare befordran till sekretariatet  
för anmälan till stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
start.stockholm