Ärendenummer
TRV 2026/63452
Motpartens ärendenummer
SBK 2024–002

Dokumentdatum
2026-09-28

Konfidentialitetsnivå

Mottagare
Knivsta kommun

Kopia till
[Kopia till]

Överklagande av Kommunfullmäktige i Knivsta kommuns beslut att anta detaljplan för livsmedelsbutik i Södra Ar, del av Gredelby 1:3 (SBK 2024–002)

Yrkande

Trafikverket yrkar att Mark- och miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt upphäver Kommunfullmäktige i Knivsta kommuns beslut den 27 augusti 2026, dnr KS-2026/451, att anta detaljplan för livsmedelsbutik i Södra Ar, del av Gredelby 1:3 (SBK 2024–002).

Bakgrund

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten av detaljhandel med livsmedel på platsen samt möjliggöra för utbyggnad av gator och annan infrastruktur som stödjer en livsmedelsbutik. Detaljplanen syftar också till att säkerställa mark för utbyggnad av Gredelbyleden i framtiden. Detaljhandel med livsmedel är inte förenligt med Knivsta kommuns gällande översiktsplan på platsen.

Trafikverket har yttrat sig i samråd och granskning av detaljplanen med synpunkter på trafik, dagvatten och riksintresse för kommunikationer. Trafikverkets synpunkter under granskningen har ej tillgodosetts vilket går att utläsa ur granskningsutlåtandet.

Trafikverket har inte blivit underrättade om närliggande detaljplaner Träfallet, del av Vrå 3:1 med flera och Myrberget, Vrå 3:1 med flera och har därmed inte yttrat sig i dessa detaljplaner som nyligen antagits.

Statlig infrastruktur

Drygt 300 meter öster om planområdet går E4, inkluderat trafikplats 184 Brunnby samt väg 77 för vilka Trafikverket är väghållare (se Figur 1). Trafikplats Brunnby är Knivsta kommuns enda trafikplats. E4 är utpekat riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen (3. kap 8 § miljöbalken). Trafikverket bedömer att det främst handlar om att värna möjligheten att utnyttja befintliga anläggningar för kommunikationer. För en kommunikationsanläggning för transportinfrastrukturen innebär utnyttjande det samma som att den går att utnyttja för transporter. Värdet av, eller funktionen, hos en kommunikationsanläggning för transporter ligger i att den ger tillgänglighet. Tillgängligheten är beroende av kapacitet, punktlighet,

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
Ärendemottagningen

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28

robusthet och användbarhet. Punktlighet, robusthet och användbarhet kan inte heller nås utan tillräcklig kapacitet i systemet. Det är alltså omöjligt att uppnå god funktion i ett transportsystem som har kapacitetsproblem.



Figur 1. Karta över ungefärligt planområde i förhållande till den statliga infrastrukturen.

E4 är även utpekat som TEN-T stomnät. Det transeuropeiska transportnätet är ett trafikslagsövergripande nät inom EU och grannländerna, koncentrerat till de viktigaste förbindelserna och knutpunkterna. Målen för TEN-T är bland annat att säkerställa framkomligheten för personer och varor, erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet och basera verksamheten på alla transportslag.

Trafikverket har tillsammans med bl.a. länsplaneupprättare pekat ut E4 som funktionellt prioriterat vägnät för dagliga och långväga personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Det funktionellt prioriterade vägnätet är de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet med utgångspunkt i trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilken trafik som är viktigast där. E4 är viktig ur alla fyra aspekter.

Grunder och sakomständigheter

Detaljplanen uppfyller inte förvaltningslagens (2017:900) utredningskrav och inte heller relevanta bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, samt 3 kap. 8 § miljöbalken (1998:808).

Enligt 23 § förvaltningslagen ska den beslutande myndigheten se till att ärendet blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver. Det innebär att beslutsunderlaget är sådant att det leder till ett materiellt riktigt beslut. I detaljplaneläggningen innebär detta att kommunen – i egenskap av planmyndighet – svarar för att planärendet blir tillräckligt utrett (prop. 2020/21:131, s. 31). Om underlaget är så bristfälligt att det inte går att bedöma om

Trafikverket
Ärendemottagningen

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28

kommunen gjort en korrekt avvägning mellan allmänna och enskilda intressen ska planen upphävas.

Trafikverket har vid genomgång av planhandlingarna noterat brister kopplat till trafik och dagvatten som inte tillgodosetts efter granskningen. Nedan redogör Trafikverket för de brister som föreligger samt hur E4 kan komma att påverkas negativt av detaljplanen.

Trafik

Vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bl.a. människors hälsa och säkerhet samt möjligheterna att ordna trafik (2 kap. 5 § PBL). Vidare följer av 2 kap. 6 § PBL att behovet av trafikförsörjning och god trafikmiljö samt skydd mot trafikolyckor ska beaktas vid utformningen av bebyggelsemiljön vid bl.a. planläggning. Därtill följer av 2 kap. 9 § PBL att planläggning inte får ske på sådant sätt att det medför en påverkan på omgivningen som innebär en fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Trafikutredning

Kommunens trafikutredning avgränsas vid Gredelbyleden och visar inte hur statlig väginfrastruktur vid trafikplats Brunnby påverkas av detaljplanen. Trafikverket har i inskickade granskningssynpunkter begärt att detta ska förtydligas i form av kapacitetsberäkningar under den mest belastade timmen för trafikplatsens två korsningar, något som kommunen ej bistått med.

De analyser som utförts inom trafikutredningen bygger på antagandet att trafikplats Bergsbrunna kommer till stånd och att anslutande kommunal väg från Alsike till trafikplats Bergsbrunna färdigställs (se Figur 2). Hälften av södergående trafik på avfartsrampen i trafikplats Brunnby kommer då enligt kommunens trafikutredning att nyttja trafikplats Bergsbrunna istället för trafikplats Brunnby under dimensionerande maxtimmen, vilket avlastar trafikplats Brunnby. Trafikverket anser dock att dessa antaganden bygger på oklarheter. Trafikplats Bergsbrunna har ännu inte en fastställd vägplan (vägplanen förväntas bli fastställd år 2028). Trafikplatsen finansieras idag till 100% av Uppsala kommun, Knivsta kommun var tidigare medfinansiär men har dragit sig ur samarbetet. Trafikverket uppfattar därmed att Knivsta kommun har begränsad påverkansmöjlighet vid eventuella förseningar eller förändringar i byggprojektet. Till trafikplatsen har sedan Knivsta kommun ett ansvar att bygga anslutande vägar ner mot Alsike men enligt kommunens hemsida finns inga startade projekt eller detaljplaner för utbyggnad av anslutningsvägar. Trafikverket befarar därför att färdigställandet av anslutande vägar kan dröja. Trafikplats Bergbrunna och anslutande kommunala vägar är en förutsättning för att nya trafikplatsen ska avlasta trafikplats Brunnby och i dagsläget finns det inga färdigställda väg/detaljplaner som visar att det faktiskt blir av.

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
Ärendemottagningen

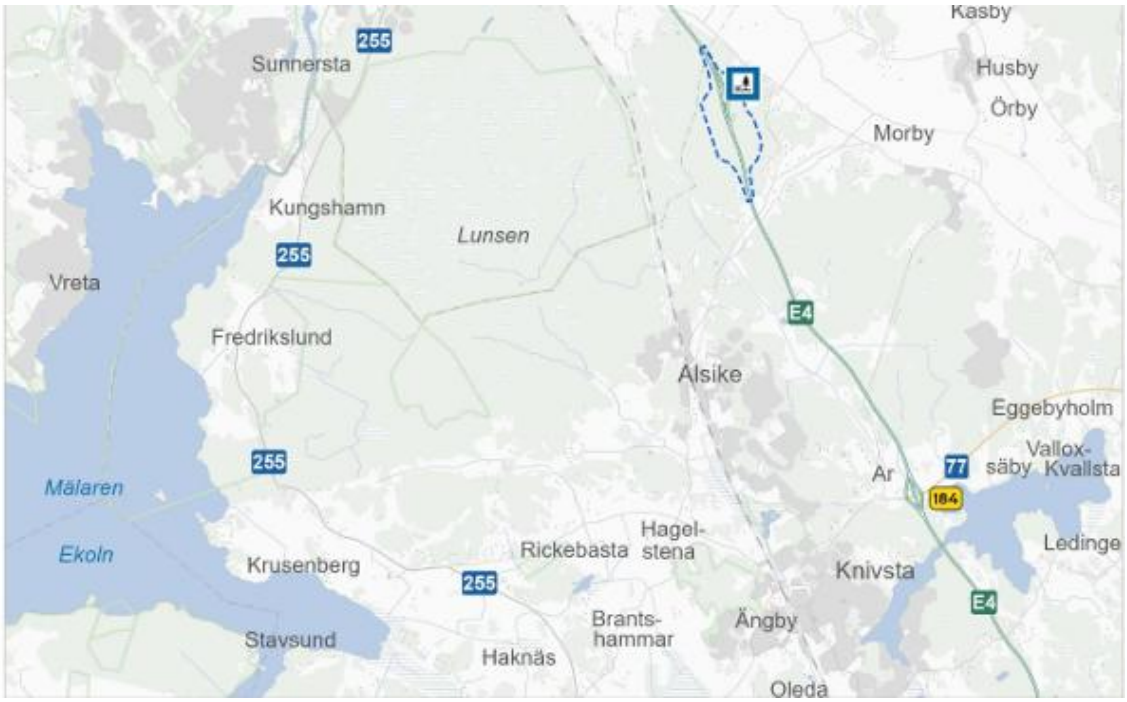
Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28

Ärendenummer
TRV 2026/63452
Motpartens ärendenummer
SBK 2024–002

Dokumentdatum
2026-09-28



Figur 2. Utredningsområde för ny trafikplats Bergsbrunna i förhållande till befintlig trafikplats Brunnby.

Analyserna i trafikutredningen bedöms även underskatta den allmänna trafikutvecklingen i området. Kommunen har själva i sitt granskningsutlåtande angett att de antagit att den allmänna trafikutvecklingen är noll, detta antagande anser Trafikverket inte är rimligt. Knivsta kommun har ett avtal med staten att bygga ytterligare 15 000 bostäder fram till år 2057 (Fyrspårsavtalet), och även om detta inte skulle realiseras fullt ut bedömer Trafikverket att området ändå kommer att uppleva en allmän trafikökning på sikt. Kommunen anger i sitt granskningsutlåtande att utredningsalternativ 2 är det mest representativa scenariot. Det bygger på 2022 års trafikflöden och tillkommande alstring från livsmedelsbutiken, detaljplanerna Träfallet, del av Vrå 3:1 med flera och Myrberget, Vrå 3:1 med flera men tar inte hänsyn till den generella trafikutveckling i kommunen framöver som Trafikverket efterfrågat.

Vidare anser Trafikverket att utredningen inte tillräckligt besvarar hur exploateringarna påverkar kapaciteten i trafikplats Brunnbys två korsningar under eftermiddagens mest belastade timme. Utifrån trafikutredningen kan Trafikverket inte bedöma om det förekommer risk för köbildning på avfartsramperna från E4, vilket kan påverka framkomligheten för trafiken på motorvägen och riksintresset.

Kommunen föreslår en breddning av Gredelbyleden i detaljplanen för att öka kapaciteten i området, vilket Trafikverket ser positivt på. Trafikverket bedömer dock att enbart åtgärder på Gredelbyleden inte ökar kapaciteten i trafikplats Brunnby. Kommunen menar även att detaljplanen för livsmedelsbutiken i Södra Ar inte är den huvudsakliga orsaken till

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
Ärendemottagningen

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28

kapacitetsproblemen vid trafikplats Brunnby. Tidigare exploateringar måste dock beaktas vid prövning av aktuell detaljplan. Trafikverket menar att denna exploatering måste ses som en del av en serie exploateringar som tillsammans medför påverkan på statlig infrastruktur.

Trafikverkets kapacitetsberäkningar

Med hänsyn till att kommunen inte tagit fram efterfrågade kapacitetsberäkningar för något scenario har Trafikverket behövt utföra egna kapacitetsberäkningar utifrån kommunens underlag. Trafikverket har då även inkluderat en allmän trafikutveckling motsvarande Uppsalas länssnitt för personbilsutveckling mellan år 2022 och 2045, 0,93 % per år. Skattningen anses av Trafikverket som konservativ, då omgivande mätpunkter på statlig väg visar en historiskt kraftig trafikökning på cirka 2–8 % per år. Trafikverkets kapacitetsberäkningar baseras på utredningsalternativ 2 (det scenario kommunen anser mest realistiskt), men med allmän trafikutveckling tillagd av Trafikverket. Beräkningarna tyder på belastningsproblem på Trafikverkets vägnät för prognosår 2045 under eftermiddagens mest belastade timme, framförallt på avfartsramperna från E4. Störst problematik antas i trafikplatsens västra korsning. Korsningen beräknas i detta scenario få en belastningsgrad över 1 och en förväntad kölängd på cirka 420 meter längs avfartsrampen (kölängd enligt den 90:de percentilen). En belastningsgrad över 1 innebär att korsningen inte kan avveckla inkommande trafik och köer bildas. Enligt Trafikverkets *Funktionsbeskrivningar för trafikslagens anläggningar - Riksintresse kommunikationer (2022:122)* anges belastningsgraden 0,8 som övre gränsvärde för att säkerställa att korsningen ska fungera väl. Köbildningen på cirka 420 meter avser maximal kölängd under 90% av fallen under mest belastad timme men inkluderar ej längre fordon som lastbil. Den är därmed något underskattad och förväntas regelbundet vara längre vissa dagar eller under viss tid under den undersökta timmen. Avfartsrampens längd är cirka 350 meter och Trafikverket kan därmed inte utesluta att köbildning riskerar att nå ut på E4 och påverka trafiken där. En möjlig effekt av detta är att fordon behöver bromsa in redan på motorvägen, på grund av köbildning på rampen, något som Trafikverket anser är oacceptabelt ur ett framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Huruvida belastningsproblematiken realiseras i framtiden beror dels på vilken allmän trafikutveckling som faktiskt sker i området och hur projektet kring trafikplats Bergsbrunna fortlöper.

Sammanfattningsvis anser Trafikverket att kommunen ytterligare behöver undersöka vilken påverkan som exploateringarna i kommunen får på trafikplats Brunnby och bistå med förslag på kapacitetshöjande åtgärder i trafikplatsens korsningar. Till följd av exploateringarna behöver kommunen vara beredd på att bekosta kapacitetshöjande åtgärder på det statliga vägnätet.

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
Ärendemottagningen

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28

Ärendenummer
TRV 2026/63452
Motpartens ärendenummer
SBK 2024–002

Dokumentdatum
2026-09-28

Dagvatten

Dagvatten från planområdet ska enligt planbeskrivningen ledas mot recipient Valloxen, via Trafikverkets dagvattensystem vid trafikplats Brunnby. Valloxen har ett stort avrinningsområde och mycket vatten avrinner genom trafikplatsen till sjön. Även de nyligen antagna detaljplanerna Träfallet, del av Vrå 3:1 med flera och Myrberget, Vrå 3:1 med flera avleder dagvatten via trafikplatsen till Valloxen. Trafikverkets dagvattenanläggning är endast dimensionerad för att avleda vatten från vägkroppen och ytvatten från omgivningen. Trafikplatsen är en lågpunkt där det redan idag finns en problematik med risk för vattenansamling, vilket även kommunen redovisar i dagvattenutredningen. Problematiken är som störst på väg 77, under vägbron. Det är en minimal nivåskillnad mellan sjön Valloxen och trafikplatsen vilket gör att det vid mycket regn kan bli översvämning. Trafikplatsen har vid ett antal tillfällen behövt stängas av på grund av att det kommit mycket nederbörd, vilket har gjort att dagvattensystemet inte har hunnit med och vatten har blivit stående på vägen under vägbron. Trafikplatsen är en känd riskpunkt för Trafikverket och är mycket känslig för ändringar i dagvattenflödet. Det är därmed vitalt att kommunen vid exploateringar i närheten inte ökar utflödet, varken mängd- eller hastighetsmässigt mot trafikplatsen. Trafikverket har tidigare haft dialog med kommunen gällande detta.

I en detaljplan ska det konstateras att marken är lämplig för ändamålet. Bedömning av markens lämplighet ska utgå från om kommunen kan visa att det vid ett genomförande av detaljplanen finns förutsättningar att lösa hanteringen av dagvattnet på ett godtagbart sätt. Trafikverket menar med anledning av nedanstående att kommunen inte har visat detta.

Plankartan stämmer inte överens med markanvändningen i dagvattenutredningen (se Figur 3). Det planeras för mer hårdgjord yta i plankartan jämfört med vad dagvattenutredningen redovisar vilket enligt Trafikverkets granskning, resulterar i att föreslagna åtgärder inte kommer att räcka till. Mer hårdgjord yta ställer krav på mer fördröjning. Dessa skillnader mellan plankarta och dagvattenutredning gör att markens lämplighet inte är säkerställd. Trafikverket anser att plankartan ska anpassas efter dagvattenutredningen alternativt att en ny dagvattenutredning ska tas fram som matchar plankartans markanvändning.



Figur 3. Bild som visar skillnaden mellan plankarta och dagvattenutredningens markanvändning.

Trafikverket
Ärendemottagningen

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

TMALL 0422 Brev 4.0

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28

Det framgår inte något i plankartan som tyder på att kommunen har beaktat dagvattenutredningen eller har som ambition att genomföra de åtgärder som föreslås i den. Dagvattenutredningen ska vara ett underlag för plankartan, men det är kommunens ansvar att se till att åtgärder faktiskt säkerställs i densamma. Enligt planbeskrivningen kan erforderlig volym fördröjas inom planområdet men kommunen har inte reglerat de föreslagna åtgärderna, t.ex. torrdamm och skyfallsyta i plankartan. Det är därmed inte säkerställt att erforderlig volym kommer att fördröjas vid utbyggnad av detaljplanen. För att detaljplanen ska kunna genomföras krävs att det i plankartan lokaliseras och reserveras mark för nödvändiga anläggningar såsom dagvattendammar och diken. Det ska även säkerställas genom bestämmelser i plankartan att anläggningen placeras så att vatten från de hårdgjorda ytorna kan ta sig dit. Trafikverket påtalar vikten av att åtgärderna säkerställs i plankartan eftersom ett ökat dagvattenflöde från planområdet kan leda till förödande konsekvenser i trafikplatsen. Trafikverket framhåller den allmänna principen att det av en detaljplan ska framgå att åtgärder för att tillgodose de olika behov som den generar kan genomföras.

Trafikverkets dagvattenanläggning vid trafikplats Brunnby är dimensionerad för att avleda vatten från vägkroppen samt ytvatten från omgivningen och kan inte ta emot ett ökat dagvattenflöde från kommunala exploateringar. Ytterligare dagvatten skulle medföra större risker för överbelastning, det vill säga att dagvattenanläggningen går full och inte kan omhänderta allt vatten. Det innebär översvämmade ytor i trafikplatsen som kan leda till att trafikstörningar uppstår. Om kommunen tillför mer vatten till trafikplatsen kommer trafikstörningar till följd av regn att inträffa oftare. Fler trafikstörningar påverkar både framkomligheten och trafiksäkerheten i trafikplatsen, på väg 77 och E4 samt riksintresset som det utgör.

Sammanfattningsvis har inte Kommunfullmäktige haft tillräckligt underlag för att kunna bedöma om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet eller påverkan på Trafikverkets enskilda intresse. Det allmänna intresset av att undvika översvämningar har inte kunnat bedömas tillräckligt väl.

Riksintresse för kommunikationer

Trafikverket kan inte utesluta att riksintresset för kommunikationer påverkas negativt av detaljplanen för livsmedelsbutik i Södra Ar, del av Gredelby 1:3. Trafikverket har redogjort för hur E4 kan komma att negativt påverkas under rubrikerna Trafik och Dagvatten. Trafikverket bedömer att detaljplanen genom följande punkter ur Trafikverkets *Funktionsbeskrivningar för trafikslagens anläggningar - riksintresse kommunikationer (2022:122)* riskerar att utgöra en påtaglig skada för funktionen hos E4:

- *”Etablering av trafikalstrande målpunkt som enskilt leder till en betydande försämring av vägens framkomlighet. Exempel på sådan verksamhet är handelsetableringar, turistanläggningar och större industri- eller bostadsområden. Det gäller framför allt i områden med befintliga kapacitetsproblem.”*

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
Ärendemottagningen

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28

Trafiksituationen på Gredelbyleden är i dagsläget ansträngd, främst under eftermiddagen i riktning mot Knivsta och Alsike. Vid trafikstopp på Gredelbyleden riskerar även trafikplats Brunnby, E4 och väg 77 att påverkas negativt. Trafikverket bedömer att detaljplanen för livsmedelsbutiken i Södra Ar, del av Gredelby 1:3 tillsammans med de två antagna detaljplanerna för bostads- och verksamhetsområden Träfallet, del av Vrå 3:1 med flera och Myrberget, Vrå 3:1 med flera kommer leda till en ökad trafikalstring och en försämring av framkomligheten i trafikplats Brunnby och E4.

- *”Åtgärder som leder till regelbunden och återkommande överbelastning av anslutningar (korsningar, cirkulationer och trafikplatser) som ger tydligt mätbara effekter på framkomligheten. För att en anslutning ska fungera väl ska belastningen under dimensionerande timme (den timme som anslutningen byggs för att kunna hantera) helst vara under 80 % av maxkapaciteten. Det uttrycks normalt som att belastningsgraden ska understiga 0,8. Trafikverkets generella bedömning är därför att påtagligt försvårande kan aktualiseras när belastningsgraden kommer att uppgå till 0,8 eller mer.”*

  Trafikverket har utifrån kommunens underlag beräknat kapaciteten i korsningarna för trafikplatsen. Belastningen kommer uppgå till över 1 i den västra korsningen, vilket överstiger den belastning som Trafikverket anser är acceptabelt för riksintresset.

Sammanfattningsvis

Utifrån det anförda anser Trafikverket att utredningsskyldigheten som följer av 23 § förvaltningslagen inte är uppfylld. Med hänsyn till de brister som påpekats avseende dagvattenfrågan och trafikutredningen kan inte 2 kap. 4, 5, 6 och 9 §§ PBL anses vara uppfyllda. De anläggningar som riskerar att påverkas negativt (E4 och trafikplats Brunnby) utgör riksintresse för kommunikationer. Utifrån den bristfälliga utredningen och de kapacitetsberäkningar som Trafikverket självt har gjort finns risk för att riksintresset för kommunikation påtagligt skadas om detaljplanen genomförs. Den föreslagna detaljplanen uppfyller därför inte heller 2 kap. 2 § PBL jämte 3 kap. 8 § miljöbalken. Kommunfullmäktige i Knivsta kommuns beslut den 27 augusti 2026, dnr KS-2026/451, att anta detaljplan för livsmedelsbutik i Södra Ar, del av Gredelby 1:3 (SBK 2024–002) ska därför upphävas.

Klagorätt

Ett beslut att anta en detaljplan får enligt 13 kap. 8 § plan- och bygglagen (2010: 900), PBL, och 42 § förvaltningslagen (2017:900) överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom eller henne emot. Ett beslut att anta en detaljplan angår som huvudregel ägare till en fastighet som ligger inom planområdet, direkt gränsar till planområdet eller endast skiljs åt från planområdet av en gata eller en väg. Högsta domstolen har emellertid i NJA 2017 s. 421 deklarerat att en fastighetsägare kan orsakas påtagliga olägenheter av ett planbeslut även om

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
Ärendemottagningen

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28

fastigheten inte ligger inom planområdet, exempelvis genom att den planerade bebyggelsen förutsätter genomfartstrafik vid fastigheten även om fastigheten ligger utanför planområdet. Vidare skriver Högsta domstolen att trots att restriktivitet är påkallat så kan det finnas ytterligare undantagsfall där en mer strikt tillämpning kopplad till den geografiska anknytningen innebär att en enskild inte ges möjlighet att ta tillvara sina intressen fastän planbeslutet vid en objektiv bedömning får påtagliga effekter för henne eller honom. Även i sådana fall kan det föreligga klagorätt enligt Högsta domstolen. Mark- och miljööverdomstolen har utvecklat praxisen på området genom några vägledande domar, se särskilt MÖD 2018:7 och MÖD 2024:4.

I aktuellt ärende ligger Trafikverkets anläggningar som påverkas av det överklagande planbeslutet utanför planområdet men av Trafikverkets överklagande framgår tydligt den påverkan som detaljplanen riskerar att få på Trafikverkets anläggningar. Trafikverket har vägrätt på E4 och den trafikplats som detaljplaneområdet kan komma att påverka. Det måste därför enligt Trafikverket stå klart att Trafikverket som väghållare för E4 och trafikplats Brunnby är berörd av planbeslutet och att beslutet därför angår Trafikverket på sådant sätt att klagorätt inträder.

För Trafikverket

Fanny Ahlberg
Samhällsplanerare

I ärendets beredning har även verksjurist Tomas Söderblom deltagit.

TMALL 0422 Brev 4.0

Dokumentegenskaper, Ärendenummer *TRV 2026/63452*, Motpartens ärendenummer *SBK 2024–002*, Dokumentdatum *2026-09-28*, Dokumenttyp *BREV*. Konfidentialitetsnivå.[Konfidentialitetsnivå]

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Trafikverket
Ärendemottagningen

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Fanny Ahlberg
Samhällsplanering
Direkt: 010-123 96 55
fanny.ahlberg@trafikverket.se

Dnr SBK 2024-000002 – Ankom 2026-09-28