

Ärendenummer
TRV 2025/107563
Motpartens ärendenummer
Ju2025/01509

Dokumentdatum
2026-01-12

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
Ju.L1@regeringskansliet.se
GD-sekreterarna
Diariet
Verksgemensam styrning
Webb- och projektstöd

Svar på remiss Koordinatbestämda fastighetsgränser, SOU 2025:80

Trafikverket är i huvudsak positivt till förslaget om införande av koordinatbestämda fastighetsgränser. Dessa ger bl.a. möjlighet till och utgör en förutsättning för

- en helt digital samhällsbyggnadsprocess som innebär effektivisering vid planering, projektering, byggande, drift och underhåll av järnvägar och allmänna vägar. Bl.a. behöver inte säkerställning och återutsättning av gränsmarkeringar i fält göras.
- rättvisande och därmed också rättssäkra underlag för markåtkomst och ersättning
- en effektivare fastighetsförvaltning

Trafikverket ser också positivt på att i vissa fall kunna komma överens om fastigheters gränser istället för att en fastighetsbestämning genomförs.

Trafikverket konstaterar således att möjligheterna till ett effektivare arbetssätt med ett införande av koordinatbestämda gränser är omfattande. Trafikverket vill dock lyfta följande frågor och förslag inför ett införande.

Robusthet

Trafikverket vill som ägare och förvaltare av merparten av de allmänna vägarna och järnvägarna i Sverige samt som ägare till ett stort antal fastigheter understryka vikten av att det nya systemet blir robust.

Utredningen utgår från att det för koordinatframställning i fysisk miljö eller visning av gränser, under överskådlig tid, finns ett väl fungerande GNSS och tillkommande nationellt stödsystem för GNSS-mätningar (i dag Swepos). De i utredningen angivna förslag till hantering utan GNSS-möjligheter upplevs inte tillräckliga för en långsiktig, redundant och rättssäker hantering av koordinatbestämda gränser. Störningar, signalmanipulation, tekniska fel och

Ärendenummer
TRV 2025/107563
Motpartens ärendenummer
Ju2025/01509

Dokumentdatum
2026-01-12

sabotage utgör reella risker. Trafikverket skulle gärna se en genomgång av hur alternativa metoder vid bortfall av GNSS kan möjliggöras både i stadsmiljö med befarat bristfälliga kommunala stomnät och på landsbygden utan ett underhållet stomnät. En möjlig alternativ metod för mätning är just ett stomnät med en tillräcklig kvalité. Om det är en tänkt lösning så behöver det klarläggas om dess upprätthållande skulle kunna vara verksamhetspåverkande och kostnadsdrivande för t.ex. Lantmäteriet och kommuner.

Trafikverket ser också gärna ett resonemang om hur lång tid är det rimligt att koordinatframställning och gränsvisning ska få ta i frånvaro av GNSS, sett både ur ett allmänt och enskilt perspektiv.

Särskilt om genomförande av vägåtgärder

Vid planering och byggnation av allmän väg sker ingen fastighetsbildning för vägområdet (undantag inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap). I dessa fall behöver Trafikverket ändå säkerställa vilka gränsmarkeringar som kan komma att grävas bort samt i förekommande fall också tillse att de åter märks ut med rättsverkan efter det att vägåtgärden är genomförd. Säkerställningen sker idag genom Lantmäteriets tjänst "Säkra gränsmärke" och återutsättningen genom förrättningsformen "Särskild gränsutmärkning". Som Trafikverket förstår det kommer detta arbetssätt inte längre vara möjligt vid införande av koordinatbestämda fastighetsgränser, utan istället ska förrättningen särskild koordinatbestämning (klara gränser) eller fastighetsbestämning (oklara gränser) sökas för de gränsmarkeringar som kan komma att påverkas. Trafikverkets vägåtgärder bedrivs i projektform och säkerställandet av fastighetsgränser vid rätt tidpunkt är en förutsättning för ett effektivt projektgenomförande. Vid ett införande av koordinatbestämda fastighetsgränser är det därför viktigt för Trafikverket att förrättningar kan prioriteras på liknande sätt som när en kommun ska ta fram en grundkarta för detaljplan samt att de sedan kan bedrivas på ett effektivt sätt. För Trafikverket är det också viktigt att förrättningar får rätt omfattning och inte kommer att inkludera gränsmarkeringar utanför vägområdet mer än nödvändigt.

Trafikverket bedömer att kostnaden för det nya förfarandet i de flesta fall kommer att bli i samma storleksordning som i nu rådande ordning. På sikt bedöms kostnaderna minska i takt med att fler gränser kommer att vara koordinatbestämda.

Ärendenummer
TRV 2025/107563
Motpartens ärendenummer
Ju2025/01509

Dokumentdatum
2026-01-12

Behörighet att ansöka om koordinatbestämning

I det nya kapitlet 14a i FBL stadgas vilka som ska kunna söka förrättningen Särskild koordinatbestämning. Med anledning av eventuella kommande OPS-lösningar och behov av flexibel lagstiftning som möjliggör framtida arbetssätt efterfrågar Trafikverket en mer generell skrivning om vem som ska kunna söka förrättning genom en koppling till sektorslagarna väglagen och lag om byggande av järnväg. Behörigheten skulle istället kunna ges till den som är väghållare för allmän väg och den som har byggt eller avser att bygga en väg eller järnväg.

Noggrannhetskrav

Det lägre noggrannhetskravet som gäller när det är jord- och skogsbruksmark på båda sidor om en fastighetsgräns borde gälla även när det på ena sidan om gränsen finns en järnvägsfastighet och på andra sidan jord- eller skogsbruksmark. De problem med mätning som kan uppstå i sådan mark borde kunna uppstå också för järnvägsfastigheter i sådana områden. Det lägre kvalitetskravet är i regel tillräckligt bra för en järnvägsfastighet i jord- och skogsbruksmark.

Kompetensförsörjning

Koordinatframställning kommer att ställa höga krav på kompetens inom geodetisk mätningsteknik. Sådana krav ställs förstås redan idag, men det blir än viktigare med rätt kompetens vid en övergång till koordinatbestämda fastighetsgränser eftersom koordinaterna blir den exklusiva bevisningen för gränsen. Trafikverket kan konstatera att det idag är svårt att rekrytera personal med kompetens inom geodetisk mätningsteknik och vill därför göra medskicket att det kan behövas parallella insatser vid implementering av lagförslaget för att säkerställa kompetensförsörjningen inom området.

Särskilt om begreppet koordinatbestämning

Begreppet "koordinatbestämning" är sedan länge etablerat inom geodesi och geodetisk mätningsteknik för att mäta och beräkna en punkts läge i ett referenssystem. Därtill finns närliggande begrepp som lägesbestämning och höjdbestämning (se t.ex. Lantmäteriets HMK-dokument).

Valet att använda "koordinatbestämning" i den juridiska betydelse som föreslås i utredningen kan komma att medföra risk för otydlighet och sammanblandning.

Trafikverket förordar att val av annat begrepp än "koordinatbestämning" för en fastighetsrättsligt fastställd koordinat övervägs. Förslag till möjligt

Ärendenummer
TRV 2025/107563
Motpartens ärendenummer
Ju2025/01509

Dokumentdatum
2026-01-12

alternativ är "koordinatfastställd gräns" och att gränspunkter då skulle bli "koordinatfastställda".

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit Per-Ola Larsson (expert teknik), Markförhandling och plansamordning, Investering. Samråd har skett med medarbetare på verksamhetsområdena Investering, Stora projekt, Planering, Informations- och kommunikationsteknik och Underhåll samt central funktion Juridik och planprövning.

I den slutliga handläggningen har verksamhetsområdeschef Annika Holmqvist, Investering, avdelningschef Åsa Överlind, Markåtkomst och plansamordning, Investering, enhetschef Fabian Kjessler, Verksamhetssamordning, Markåtkomst och plansamordning samt Magnus Axelsson Verksgemensam styrning, deltagit.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Per-Ola Larsson
Expert teknik
per-ola.larsson@trafikverket.se
Mobil: 070-323 02 51

Trafikverket
Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2025/107563
Motpartens ärendenummer
Ju2025/01509

Dokumentdatum
2026-01-12

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/107563, Motpartens ärendenummer Ju2025/01509, Dokumentdatum 2026-01-12, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

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.