Riksförbundet Enskilda Vägar

2026-10-29

Till: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remissvar avseende promemorian Effektivare Vägtransporter (LI2026/01245)

Sammanfattande synpunkter

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) ser positivt på förslaget att effektivisera vägtransporterna och skapa ett mer ändamålsenligt och mer flexibelt regelverk för fordonskombinationer och användningen av vägnätet.

REV vill framhålla att förändringarna även får konsekvenser för det enskilda vägnätet som utgör 75% av Sveriges totala vägnät. Detta vägnät är idag oreglerat och det är upp till väghållarens godkännande vilka fordon som får åka där. Om man inte har bidrag som gör att Trafikverket ställer krav på att vägen hålls öppen för allmän trafik. Samtidigt är inte alla enskilda vägar lämpliga att hysa alla former av trafik och när den allmänna trafiken blir tyngre och längre är fler vägar olämpliga för denna trafik. Detta skapar idag stora problem för många enskilda väghållare.

De enskilda vägarna förvaltas av samfällighetsföreningar, ideella föreningar och privata fastighetsägare eller bolag vars ekonomiska resurser är otroligt olika. De förstnämndas ekonomi bygger på de deltagande fastighetsägarnas ekonomi, deras möjlighet till ideellt arbete i form av drift, underhåll, förvaltning och engagemang för styrelsearbete. Alla nyinvesteringar behöver beslutas om på årsmöten. Idag kan enskilda väghållare utan statsbidrag själva besluta om vilken trafik som ska förekomma men de vägar med statsbidrag förväntas hålla vägarna öppna oavsett vilka laster vägen tål eller om den klarar längre fordon.

REV anser därför att konsekvenserna för enskilda väghållare behöver belysas tydligare innan de föreslagna regeländringarna genomförs.

1. Enskilda vägars förutsättningar måste förtydligas

De föreslagna förändringarna syftar till att möjliggöra effektivare transporter på vägnätet vilket är bra eftersom det leder till färre transporter och lägre slitage generellt.

Riksförbundet Enskilda Vägar

Kungstensgatan 38
113 59 STOCKHOLM
Tel. 08-20 27 50
E-post: info@revriks.se
Hemsida: www.revriks.se

I lagstiftningen är enskilda vägar ett samlingsnamn men det är viktigt att belysa att enskilda vägar är ett samlingsbegrepp för alla vägar som inte är statliga eller kommunala. Ofta har de en annan teknisk standard än det allmänna vägnätet. Vägarna kan vara smala och ha begränsad bärighet, snäva kurvor, svaga vägkanter samt broar och vägtrummor som inte är dimensionerade för större eller tyngre fordonskombinationer. Samtidigt som de kan vara anlagda som testvägar för tunga fordon eller byggda för tunga transporter. Men de är inte lika.

Det saknas idag samlade register för det enskilda vägnätet och en fordonsförare kan få felaktiga uppgifter ur de register som finns. Om en bro nyligen har reparerats så kan bärigheten på bron finnas i NVDB men vägen fram kan fortfarande vara dåligt dimensionerad.

En fordonskombination som är tillåten är därför inte nödvändigtvis lämplig på alla enskilda vägar. Både tidigare lagstiftning och föreslagen lagstiftning lämnar de enskilda vägarna utanför eftersom det är upp till vägens ägare att tillåta olika fordon och vikter men detta motverkas av skrivningarna i bidragsförordningen som gör det omöjligt att neka tung eller lång trafik när den blir allmän. Vilket lagförslaget syftar till.

REV anser att konsekvensanalysen bör kompletteras med en bedömning av hur de föreslagna förändringarna kan påverka anslutande enskilda vägar, enskilda vägar som kan fungera som omledningsvägar eller genvägar men som inte är anpassade idag och som inte klarar en ökad allmän trafik. Dessa vägar bör tillåtas upplysa om att viss trafik är olämplig utan att det ses som en begränsning av allmän trafik.

Som ett led i utbyggnaden är det viktigt att de stråk som behöver rustas för att klara längre och tyngre trafik identifieras och att det finns bidrag riktade till dessa vägar för bärighetshöjande åtgärder, enskilda fastighetsägare som inte upplever nyttan med åtgärder kommer inte stå för de 30 % som krävs idag.

Runt de identifierade stråken bör staten bekosta en utbyggnad för att snabbare få effekt av förändringarna som föreslås genom inrättande av bärighetsfond/bärighetsbidrag.

2. Enskilda väghållares möjligheter att begränsa trafik

Samfällighetsföreningar och andra enskilda väghållare har ett ansvar för vägens förvaltning och underhåll. Samtidigt är deras möjligheter att begränsa trafik små, beroende på anläggningsbeslut, de deltagande fastigheternas rättigheter och de statliga bidragen.

Det uppstår redan idag situationer där väghållare behöver hantera trafikbelastningar som vägen inte är dimensionerad för och med detta förslag kommer de problemen att öka. Idag har inte väghållaren tillräckliga möjligheter att påverka användningen eller finansieringen trots att lagen ger de enskilda väghållarna den rätten.

Enda möjligheten är att stänga av vägen med en bom vilket görs på många håll då väghållare bedömer att det statliga bidraget inte uppväger kostnaderna för att hålla vägen öppen.

REV anser att regeländringarna inte får medföra ytterligare en försvagning av rätten att enskilda väghållares möjligheter att skydda vägarnas bärighet och funktion. Kostnaderna för samhällets ökade behov kan inte skjuts över på enskilda fastighetsägare som inte har direkt nytta av ökad bärighet.

Även det upplåtna utrymmet kan utgöra hinder för bärighetshöjande åtgärder då mötesplatser och vägbana ofta är utpekade. Även bärighet och vägstandard kan finnas utpekat i anläggningsbeslutet. Att harmoniera och samordna lagstiftning är en viktig del för att få genomslag för regeländringar på långsikt något som ofta missas när det kommer till samfälligheter och enskilda vägar. Ett exempel är hur införandet av hushållsnära sortering har genomförts och gjort mängder av föreningar till lagbrytare och skapat en stor risk för de fastighetsägare som engagerar sig i styrelser.

Det bör således tydliggöras att förändrade regler för längre fordonskombinationer på det allmänna vägnätet inte per automatik innebär att alla enskilda vägar kan förutsättas vara lämpliga för motsvarande trafik.

Idag finns en utbredd uppfattning att då de enskilda vägar saknar bärighetsklass, ska dessa vara fullt öppna för alla typer av trafik om de erhåller statligt bidrag. Men vägarna är snarare dimensionerade efter sitt ursprungliga behov vilket gör att otydligheten i detta avseende riskerar att skapa ännu större problem för många av landets enskilda väghållare framåt.

3. Andelstal och förändrad trafikbelastning

För gemensamhetsanläggningar fördelas kostnaderna för drift och underhåll i huvudsak enligt fastställda andelstal. Andelstalen ska spegla fastigheternas beräknade användning av anläggningen över tid. Ofta är de fastställda i en tid då transporternas omfattning och karaktär såg annorlunda ut.

När trafikmönster förändras kan det uppstå en obalans mellan en fastighets faktiska belastning på vägen och dess andel av kostnaderna. Något som ofta sker när vägar blir genvägar eller när verksamheter förändras.

REV vill framhålla att längre fordonskombinationer inte nödvändigtvis innebär ett ökat vägslitage. Belastningen påverkas bland annat av axeltryck, fordonsteknik, viktfördelning, antal transporter och vägens konstruktion och geografiska förutsättningar. En viktig del i att minska vägslitaget är att tekniska lösningar med automatisk justering av däckstryck, CTI, används.

REV anser att det krävs en översyn av möjligheterna att på ett enklare och mer kostnadseffektivt sätt anpassa andelstal och anläggningar till förändrade transportförhållanden. Det bör göras en översyn av Anläggningslagen (AL) i det här avseendet för att förenkla för samhället och fastighetsägare att genomföra de nödvändiga förändringar som blir en konsekvens av förändrade behov. Hit hör både tyngre transporter, längre fordonståg, behovet av ökad elektrifiering och förändrad avfallshantering. Även slitageersättningen är ett problem där utformning och hantering bör ses över för att göra den till ett bättre verktyg vid tillfälligt tyngre och mer omfattande transporter.

4. Bärighetsklass och omledning av trafik

REV har förståelse för behovet av att snabbt och effektivt kunna leda om trafik vid olyckor, vägarbeten och andra störningar. Men så som förslaget är skrivet får man lätt uppfattningen att alla fordonstyper är tillåtna på enskilda vägar. Det saknas uttryckliga möjligheter för enskilda väghållare att kommunicera vägens bärighet eller standard då allt annat ses som en begränsning för allmäntrafik.

Om enskilda vägar kan komma att beröras av ökade vikter vid tex trafikomledning behöver det säkerställas att vägen tål och har rätt förutsättningar. Även ansvarsfördelning och kostnadsfördelning bör vara klar innan vägen nyttjas.

5. Ekonomiska konsekvenser och ansvar för skador

För en samfällighetsförening kan ökade underhållsbehov eller krav på förstärkning av vägen innebära betydande kostnader för deltagande fastighetsägare. Det gäller särskilt när föreningen behöver förstärka vägkroppen, förbättra vägtrummor, stärka broar eller åtgärda skador. Det finns redan idag behov av tydligare ersättning vid skador som orsakas av särskilt omfattande eller tung trafik samt behov av förbättrade bidrag för att förbygga skador från tungtrafik.

REV anser att konsekvensanalysen bör kompletteras med en bedömning av vilka ekonomiska följder förändrade transportmönster kan få för enskilda väghållare.

7. Behov av ett samlat perspektiv på vägtransporter

Ett effektivt transportsystem förutsätter att hela transportkedjan fungerar.

För många verksamheter utgör enskilda vägar den första eller sista delen av transportsträckan. Begränsningar i det enskilda vägnätet kan därför påverka möjligheterna att fullt ut utnyttja effektiviseringar på det allmänna vägnätet.

REV anser att framtida förändringar av reglerna för tunga och långa vägtransporter bör analyseras utifrån hela transportkedjan.

Avslutande synpunkter

REV tillstyrker inriktningen mot ett effektivare utnyttjande av vägtransportsystemet men anser att konsekvenserna för det enskilda vägnätet behöver analyseras och tydliggöras ytterligare.

REV vill särskilt betona behovet av:

1. Säkerställa enskilda väghållares möjligheter att skydda vägar med begränsad bärighet eller framkomlighet. Även om vägen har statliga bidrag bör väghållaren kunna skylta för att skydda vägen och upplysa förare om hur de faktiska förhållandena ser ut. Alternativt kunna anmäla sin vägs förutsättningar till NVDB utan risk för att förlora det statliga bidraget när den allmänna trafiken förändras.

2. Förtydligat ansvar och ersättning vid skador eller behov av vägförstärkningar.
3. Komplettera konsekvensanalysen med ett tydligare perspektiv på enskilda vägar som drivs av vägföreningar, samfälligheter och enskilda fastighetsägare.
4. Att en översyn av Anläggningslagen (AL) görs så att vägområde, andelstal och slitageersättning enklare och mer kostnadseffektivt än i dag kan revideras och förändras vid nya behov.
5. Att bidragssystemet följer med och att ett bärighetsbidrag/fond införs för att skydda de fastighetsägare som inte har nytta av ökad bärighet och samtidigt få till en snabbare utbyggnad av bärighetshöjande åtgärder längs det utpekade enskilda vägnätet.
6. Att Trafikverket får i uppdrag att identifiera vilka stråk som är viktigast att prioritera där även de enskilda vägarna ingår för att få den här reformen att fungera i hela vägnätet. Arbetet bör följas upp av ett mer kostnadseffektivt sätt att fördela bidrag och skapa rimliga förutsättningar för enskilda väghållare som ska hantera samhällets ökade behov.

Vi på Riksförbundet Enskilda Vägar står självklart till förfogande för frågor eller om vi kan vara behjälpliga runt samfälligheter eller vägföreningars förutsättningar att ta hand om sina vägar.

Stockholm 29 oktober 2027

Maria Sigfridsdotter

ordförande för Riksförbundet Enskilda Vägar

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) är en opolitisk och icke vinstdrivande organisation för samfälligheter och andra föreningar som sköter enskilda vägar i Sverige. REV har till uppgift att förenkla de enskilda väghållarnas vardag, tillvarata deras intressen och representera dem gentemot politiker, myndigheter och organisationer. Förbundet har 14 000 medlemsföreningar som alla är enskilda väghållare. Medlemsföreningarnas vägar utgör en viktig del av landets infrastruktur och betjänar tillsammans mer än var fjärde fastighet i Sverige.