



Infrastruktur för hållbarhet och tillväxt

Några synpunkter från Riksförbundet Enskilda Vägar

Totalt finns det cirka 57.000 mil väg i Sverige. Av dessa utgörs bara cirka 14.000 mil av vägar under statligt eller kommunalt väghållningsansvar, **resterande 43.000 mil är enskilda vägar**, ett faktum som inte får glömmas bort i debatten om framtidens infrastruktur!

Det finns en del brister i gällande regelverk, som förbundet anser bör uppmärksammas. Dessa beskrivs därför kortfattat i det följande.

- **Regelverket om gränsdragning mellan statlig, kommunal och enskild väghållning** är väl klart och tydligt?
 - **Allmän väg** enligt väglagen (vägar som behövs för den allmänna samfärdseln)
 - **Gator i en detaljplan med kommunalt huvudmannaskap** (Städer och tätorter)
 - **Enskilda vägar** (alla övriga vägar, både inom tätorter med enskilt huvudmannaskap och områden utanför plan; landsbygden)

- **Regelverket kan tyckas klart och tydligt, men en rad samverkande faktorer har lett till att det råder oreda i frågan om väghållansvar och i gränsdragningen** mellan de tre kategorierna av väghållare i landet, framförallt mellan enskild och kommunal väghållning. Ända sedan kommunsammanslagningen i början av 1970-talet har många kommuner frivilligt påtagit sig skötseln av enskilda vägar och härigenom också kvitterat ut statligt bidrag för verksamheten. Kommunerna kan dock närsomhelst upphöra med denna frivilligt påtagna väghållning, vilket också skett i många fall (Sundsvall och Eskilstuna kan nämnas som exempel) med påföljd att väghållningen skall återgå till vägföreningar som endast finns på pappret; kommunens välvilja att ta hand om skötseln har varit missriktad, eftersom den också lett till att en fungerande beslutandestruktur, en fungerande förening och väghållning, slagits sönder under de år som kommunen med statens hjälp skött vägarna. Vid återlämnandet är REV:s erfarenhet att berörda



Riksförbundet Enskilda Vägar

fastighetsägare ofta lämnas åt sitt öde, med inaktuella lantmåteriförrättningar, som ej kan ligga till grund för den fortsatta enskilda väghållningen. Härtill kommer att många kommuner tycks sakna strategier för hur väghållningsfrågor skall lösas inom kommunen; planmonopolet har på vissa håll lett till att det i en och samma kommun finns öar av kommunal skattefinansierad kommunal väghållning bland en i övrigt avgiftsfinansierad enskild väghållning, med eller utan statligt bidrag.

- **Den statliga medfinansieringen** till enskild väghållning omfattar cirka **en miljard kronor** till sammanlagt cirka 7.600 mil väg. Därtill ges stöd till konstbyggnader (broar) och färjedrift. Men, är det rätt mottagare som får del av medfinansieringen och är fördelningen mellan dem rättvis?

REV efterlyser:

- En strategi för att gränsdragningen mellan statlig, kommunal och enskild väghållning skall göras tydlig
- En utredning om den statliga medfinansieringens mål och medel; är det rätt mottagare av bidraget, är fördelningen av bidraget rimlig och förutsebar för väghållarna?
- Att regelverket för den enskilda väghållningen utformas med aktsamhet för de fungerande strukturerna för lokalt inflytande och förvaltning; enskild väghållning fungerar alldeles utmärkt, och är samhällsekonomiskt mycket effektivt, när fastighetsägarna både får verktygen och de långsiktiga förutsättningarna att sköta vägarna i sitt närområde

En väl fungerande enskild väghållning leder till att vi också får en välfungerande infrastruktur för det lokala näringslivet och förbättrar möjligheterna att bo och verka i hela landet!

Stockholm som ovan

Uno Jakobsson

Christer Ångström

Leif Kronkvist

Ordförande, REV

Regionansvarig Öst, REV

Trafik- och vägingenjör, REV