



2025-12- 29

Till: Regeringskansliet

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)

[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 LI2025/01587

### Remissvar från Riksförbundet Enskilda Vägar

Det finns idag 60 000 mil väg. Av dessa utgörs endast ca 14 000 mil av vägar under statligt eller kommunalt väghållningsansvar, resterande ca 46 000 mil är enskilda vägar. I siffran inkluderas även ca 15 000 mil skogsbilvägar. Enskilda vägar som är minst en kilometer och där det finns permanentboende, eller är av betydelse för näringslivet eller det rörliga friluftslivet, är berättigade till bidrag i enlighet med regelverket i förordningen (1989–891) om statsbidrag till enskild väghållning. Idag finns 22 500 väghållare som erhåller bidrag för ca 7 400 mil enskild väg. Resterande mil enskild väg bekostas helt och hållet av de boende längs vägen trots den betydelse även dessa vägar har för den sammanhållna infrastrukturen i Sverige.

Allmänt kan sägas att satsningar och utveckling av den infrastruktur som det enskilda vägnätet omfattar har positiva effekter för funktionen av jord- och skogsbruk, övrigt lokalt näringsliv och det rörliga friluftslivet som alla är beroende av ett välfungerande finmaskigt vägnät. Därutöver kan konstateras att medel avsatta till enskild väghållning är ett kostnadseffektivt sätt att erhålla ”mycket väg för pengarna”.

När vi ser hela omfattningen och fördelning av planen så har vi en positiv syn på att prioritering sker med mer medel till vägunderhåll.

### Bidrag till enskilda vägar höjs

Vi är väldigt glada att bidraget till de enskilda vägarna nästan fördubblas, från 18 till 30 miljarder under kommande planperiod. Det borde innebära att bidragsnivåerna för de kommande åren kan återställas



# Riksförbundet Enskilda Vägar

---

till de nivåer som föreningarna har beviljats. Idag har nivåerna justerats nedåt för innevarande år, där tidigare 70% bidragsväg nu blir 63 % och en 50 % blir 47 %.

Med kostnadsökningarna som varit är vi dock oroliga för att förslaget ändå inte räcker för att täcka de behov som finns med eftersatt underhåll på det enskilda vägnätet, nu när den nya bidragsförordningen öppnar upp för att fler vägar ska kunna omfattas av särskilda vägbidrag. REV anser att det är av vikt att pengarna räcker att upprätthålla bidragsnivåerna, till de extra bidrag för underhåll som dessa föreningar kan söka och till de nya ansökningar som kommer från vägghållare som idag inte har årligt vägbidrag.

## Bärighet och BK 4 reformen

90% av alla jordbruks- och skogstransporter startar längs det enskilda vägnätet. Vägarna är centrala för att få fram mat till städerna och råvaror till våra basindustrier. För att kunna nyttja de stråk som upplåts till 74 tons ekipage bättre behöver man analysera även de enskilda vägarna och dess broar.

Enskilda vägar saknar i dag bärighetsklass och har därmed "basbärighet" BK2. Det innebär att satsningen på BK4 på det allmänna vägnätet, långt ifrån inte får ut sin fulla potential för att viktiga näringskedjor bryts, framför allt inom skogsnäringsen. Idag är det upp till varje åkare att kontakta den enskilda vägen för att få reda på om den kan bära vikten av en avverkning eller tyngre jordbrukstransporter. En uppgift som, på grund av bristande register är i stort omöjlig.

De som bor efter de enskilda vägarna kommer inte heller vilja betala mellanskillnaden för att bygga om sin bro eller väg att klara BK 4, utan de kommer fortsatt vara intresserade av att bygga för den vardagliga trafiken. För att snabbt få till en ökad bärighet på enskilda vägar ser vi två centrala punkter:

1. Det måste utredas vilka enskilda stråk som är centrala för att få transportkedjorna att hänga ihop.
2. En ny finansieringsmodell måste utformas för hur utpekade enskilda vägar ska kunna rustas för att klara ökad vikt.

Det måste till en annan form av statlig ersättning så att de utpekade stråken kan stärkas och byggs ut till BK4, både vad gäller broar och vägar. Det är inte rimligt att kräva de boende längs dessa vägar på kostnader som de inte har nytta av. Att stärka de utpekade stråken är också viktigt ur ett beredskapsperspektiv och ett miljöperspektiv, där långa omvägar kan undvikas om transporter sker effektivare än idag.



# Riksförbundet Enskilda Vägar

---

Åkeribranschens utredning [\*Förkortad väglinslängd – Orsaker och kostnader\*](#) granskade vägslitagekostnaden för elva typer av lastbilsekipage på rejält dimensionerade vägar respektive klen byggda vägar.

Utredningen konstaterade att alla fordonstyper under 44 ton bruttovikt ger lågt vägslitage per ton gods, medan vägslitage från de tunga fordonen ökar kraftigt på klen byggda vägar jämfört med rejält dimensionerade vägar; rapporten ger exempel på uppemot 50 % ökat vägslitage.

För att utveckla ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart transportsystem är en slutsats att klen byggda enskilda vägar med statsbidrag bör förstärkas till att ha god bärformåga för det marktryck som BK4-ekipage med 11,5 tons drivaxellast orsakar.

## Mer stöd till regionalutveckling

REV har nyligen avslutat remissförfarandet med de länsplaner som regionerna tagit fram. Det är positivt att det totalt blir mer pengar till regionerna i kommande plan så att regionerna kan prioritera regionalt.

REV ser dock med oro på att de regionala planupprättarna avsätter allt mindre medel till de enskilda vägarna och flera regioner avsätter inga medel alls. REV anser att Regeringen bör öka kraven på de regionala planupprättarna som ska på ett tydligt sätt redovisa hur man stödjer det enskilda vägnätet i respektive region. Idag står det i Promemorian ”Statsbidrag till enskild väghållning” som ligger till grund för översynen av förordningen som träder i kraft 2026-01-01 i kapitel 5.4 att ”Det finns ingenting som hindrar en region eller kommun från att på eget initiativ lämna bidrag till enskild väghållning. Detta är en alltför svag skrivning och styrning för ett vägnät som utgör 75% av Sveriges vägar.

## Nationell Strategi för enskilda vägar

Den nationella strategin har tagits fram med skogens behov i fokus men även enskilda vägar med boende, på landsbygd eller i tätort har nytta av ökad samordning, förenklade processer och tillgänglig kunskap.

Som exempel när samordning verkligen behövs är när det sker förändringar. Just nu implementeras den hushållsnära sorteringen i kommunerna vilket resulterar i krav på enskilda väghållare att bredda vägar och anlägga vändplaner för att klara tyngre trafik. Ingen upplyser föreningen om att det oftast krävs en förrättning innan vägarna byggs om. Vi känner idag till flera föreningar som antagit att kommunen haft berättigade krav.



## Riksförbundet Enskilda Vägar

---

Många av våra medlemmar upplever sig bollade mellan myndigheter, lagar och tolkningar. De lägger mycket tid på att navigera sig rätt speciellt när områden är i förvandling som vid avstyckningsprocesser, förändring av verksamheter eller i samband med nya detaljplaner.

REV anser att en myndighet eller en branschorganisation behöver få ett utpekat ansvar för att bevaka och driva de enskilda vägnas intressen och äga kunskapen om det unika med enskild väghållning. Det måste också finnas en finansiering som inte enbart bygger på medlemskap utan på gemensamma medel.

Förenklade processer måste till för att hjälpa föreningarna att göra rätt. Idag är det väldigt kostsamt för en förening att starta en lantmäteriprocess vilket gör att föreningar tvekar. När dessutom banker vägrar föreningar att ha kvar sina konton utan organisationsnummer, vilket Skatteverket inte längre utfärdar på grund av en regeltolkning så skapas nya problem och en ännu större grad av rättsosäkerhet uppstår.

75% av vägnätet i Sverige är enskilt. Ansvaret och arbetet för enskild väghållning finns hos vanliga människor med vanliga arbeten. De är inte experter. Därför är det helt avgörande att Trafikverket uppgraderar rådgivningen till enskilda väghållare. REV hälsar det mycket välkommet att Trafikverket har fått ett tydligt uppdrag från och med 1 januari 2026.

- Trafikverkets instruktion har ändrats genom att 2§ har fått en ny punkt. Ändringen träder i kraft 2026-01-01  
*På ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare om byggande och drift av vägar som även är av allmänt intresse."*

Genom att tillgängliggöra kunskap och samordna den kan vi förebygga vilket alltid är mer kostnadseffektivt än att reparera. Det ligger i allas intresse att även de enskilda vägarna håller, att det finns en tydlig rättsordning och att vägarna kan utvecklas i takt med samhällets behov.

Maria Sigfridsdotter

Håkan Wennerström

Ordförande

Styrelseledamot

*Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) är en opolitisk och icke vinstdrivande organisation för 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 drygt 13 900 medlemsföreningar som alla är enskilda väghållare. Medlemsföreningarnas drygt 5500 mil vägar utgör en viktig del av landets lokala infrastruktur och betjänar tillsammans mer än var fjärde fastighet i Sverige.*