



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

## Uppdrag att genomföra en översyn av förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning

### Bakgrund

Sveriges vägnät består av cirka 9 850 mil statliga vägar, 4 200 mil kommunala gator och vägar samt cirka 45 000 mil enskilda vägar. Den allra största delen av Sveriges vägnät har alltså enskild väghållning. En stor andel av de enskilda vägarna är skogsbilvägar som i många fall inte är öppna för allmän motorfordonstrafik.

Det är väghållarna som har det juridiska ansvaret för de enskilda vägarna. Det rör sig typiskt sett om enskilda markägare eller samfällighetsföreningar. Ibland är en eller flera markägare väghållare. Cirka 22 500 väghållare omfattande cirka 7 400 mil enskild väg får årligen statsbidrag för att sköta sin väghållning. Bidrag ges även till tio enskilda vägfärjor. Trafikverket bistår väghållare med råd och stöd i vägtekniska frågor.

Bidrag till enskild väghållning regleras i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning och i Trafikverkets föreskrifter (VVFS 1990:4) om statsbidrag till enskild väghållning. Av förordningen framgår att bidrag lämnas för enskilda vägar som inte är av obetydlig längd och som tillgodoser ett kommunikations-behov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Bidrag lämnas också för vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse. Bidrag lämnas endast för sådana vägar som är ändamålsenliga med hänsyn till övriga vägar och om kostnaderna är skäliga med hänsyn till nyttan. Under 2023 uppgår det statliga bidraget till enskild väghållning till 1,33 miljarder kronor.

Regeringens målsättning är att statsbidraget för enskild väghållning ska bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Väl fungerande vägar är en viktig förutsättning för detta och kan även stärka möjligheterna att kunna leva och verka oavsett var man bor. De statliga vägarna utgör ett övergripande nät till vilka de kommunala och enskilda vägarna ansluter. Ofta börjar och slutar en resa på en kommunal eller enskild väg. Regeringen anser därför att det är viktigt att bidragsgivningen till de enskilda vägarna är ändamålsenlig och kostnadseffektiv i syfte att tillgodose de transportpolitiska målen, vilket även kan bidra till levande landsbygder. Därför bör en utredare i enlighet med uppdragsbeskrivningen nedan genomföra en översyn av förordningen om statsbidrag till enskild väghållning.

## **Uppdrag**

### **En översyn av förordningen om statsbidrag till enskild väghållning**

Förordningen om statsbidrag till enskild väghållning är gammal och i vissa delar obsolet. Utöver de särskilda frågor som tas upp nedan finns det därför behov av en allmän översyn av förordningen i sin helhet inom ramen för den målsättning för bidragsgivningen som regeringen anger ovan.

Utredaren ska

- göra en översyn av förordningen om statsbidrag till enskild väghållning och lämna nödvändiga författningsförslag.

### **Förordningens tillämpningsområde**

Det är viktigt att skapa förutsättningar för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Bidrag till enskild väghållning ska utformas så att det gynnar den målsättningen. De enskilda vägarna utgör ett komplement till de statliga och kommunala vägarna och utgör en viktig del i det svenska vägnätets totala funktion. Det finns ingen skyldighet för en enskild väghållare att hålla en enskild väg öppen för trafik. En fortsatt förutsättning för att få statligt bidrag till enskild väghållning bör dock vara att den enskilda vägen hålls öppen för allmän trafik och medför samhällsnyttor. En annan förutsättning bör vara att kostnaderna för väghållningen är skäligen i förhållande till nyttorna. Vidare bör det tas hänsyn till att statens resurser för att ge bidrag är begränsade. Kriterierna för att motta bidrag bör därför bidra till att medel

prioriteras till åtgärder där nyttan i betydande grad tillfaller allmänheten. Det kan även finnas skäl att ställa upp ytterligare krav för rätten till bidrag, till exempel i fråga om vägens längd, att vägen är i ett tillfredsställande skick eller att väghållningen hålls ordnad. En samfällighetsförening och liknande som bildas i syfte att förvalta en samfälld väg kan utgöras av flera olika fysiska och juridiska personer, till exempel företag, kommuner och privatpersoner. Det kan finnas skäl att överväga och ta fram kriterier för vilka fysiska och juridiska personer som bör ha rätt att uppbära bidrag.

Utredaren ska

- analysera och redovisa hur bidragsgivningen går till i dag och hur förordningen om statsbidrag till enskild väghållning tillämpas av Trafikverket i praktiken i sin roll som ansvarig för bidragsgivningen,
- analysera och redovisa vilka olika typer av föreningar, samfälligheter, organisationer, företag m.fl. som för närvarande är bidragsmottagare,
- redogöra för ansvarsfördelningen gällande bidrag till enskild väghållning mellan stat, region och kommun och föreslå hur denna kan bli mer ändamålsenlig,
- föreslå vilka kriterier som ska vara uppfyllda för att en enskild väg ska ha rätt till bidrag,
- vid behov föreslå kriterier för vilka aktörer som ska ha rätt till bidrag, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

### Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen

Statsbidrag till väghållning i Sverige har funnits under lång tid. Det kan konstateras att ägarskapet över vägarna och bekostnaden av väghållningen har förskjutits från att vara en lokal angelägenhet till att ha nationell betydelse. Dagens situation med allmänna vägar som ägs och sköts av staten och kommuner och en stor andel enskilda vägar som ägs och sköts av annan, inte sällan med finansiellt bidrag från staten, är ett resultat av en historisk utveckling men behöver inte nödvändigtvis vara den enda tänkbara modellen. Huvudmannaskapet och väghållningen för de statliga, kommunala och enskilda vägarna är separerad och reglerad i lag och förordning. Trafikverket har i sin egenskap av väghållare för de statliga vägarna och ansvarig myndighet för bidragsgivning till enskild väghållning en central roll i det svenska transportsystemet. Trafikverket förfogar över den kunskap och de resurser som krävs för att kunna planera och genomföra väghållning.

En kommun kan äga fastigheter inom områden där den i sin egenskap av kommun inte har laglig skyldighet att sköta väghållningen. Som fastighetsägare har kommunen då samma ansvar för väghållningen som övriga fastighetsägare. Kommunen kan i den egenskapen ingå i till exempel en samfällighetsförening. Det förekommer även att kommuner av olika skäl lämnar frivilliga bidrag till enskilda vägar inom kommunen. Det förekommer även att kommuner tar över och sköter väghållningen på enskilda vägar.

Det är viktigt med en tydlig ansvarsfördelning mellan de olika väghållare som finns. Trafikverket i egenskap av väghållare för de statliga vägarna har stor kunskap och erfarenhet som kan efterfrågas och vara betydelsefull för en samfällighetsförening. Trafikverket tillhandahåller i dag bland annat via sin webbplats information, skötselråd och handledningar för genomförande av vägunderhåll som stöd till de enskilda väghållarna. Trafikverket deltar även vid och arrangerar informationsmöten av olika slag med enskilda väghållare. Trafikverket tillhandahåller var sjätte år en inspektion och tillståndsbedömning av broar lokaliserade på enskilda vägar som uppstår bidrag. En inspektion kan medföra att en bro bedöms vara i behov av åtgärder. Inspektionen utgör då ett underlag för de enskilda väghållarna att planera för åtgärder. Det är samfällighetsföreningen som i egenskap av väghållare har ansvar för drift och underhåll av såväl vägen som bron och övriga väganordningar och att vägen kan trafikeras säkert.

Trafikverket upphandlar allt underhåll av de statliga vägarna i konkurrens. De övriga vägar som ansluter till det statliga vägnätet sköts av kommunala eller enskilda väghållare. De enskilda väghållarna måste själva ombesörja att resurser finns för väghållning. Många lands- och glesbygdskommuner brottas med vikande befolkningsunderlag vilket kan leda till att samfällighetsföreningar tappar medlemmar. Antalet personer som tidigare har deltagit aktivt i väghållningen såväl i den praktiska verksamheten som vid planeringen, kan därmed minska. Det kan medföra att samfällighetsföreningar får ett ökat behov av att anlita externa utförare av vägunderhållet. Ytterligare en försvårande faktor i lands- och glesbygder är att tillgången till entreprenörer är begränsad.

Utredaren ska

- analysera och bedöma hur ordningen med att Trafikverket genomför och tillhandahåller inspektioner av broar på de enskilda vägar som uppbär driftbidrag fungerar,
- föreslå en tydlig gränsdragning avseende väghållaransvaret mellan Trafikverket och enskilda väghållare, och i detta även ta hänsyn till de skillnader som finns i olika delar av landet,
- bedöma om Trafikverkets ska ge vägledning och stöd till samfällighetsföreningar avseende väghållning och hur stödgivningen i så fall bör vara utformad samt på vilket sätt Trafikverkets information och handledningar bör förmedlas,
- analysera hur Trafikverket utformar sina upphandlingar och kontrakt med entreprenörer inom den statliga vägunderhållsverksamheten och vilken hänsyn som tas till och samordning som sker med samfällighetsföreningar och angränsade enskilda vägar, och vid behov lämna förslag till hur upphandling och samordning kan förbättras för att minska drift- och underhållskostnader,
- om det bedöms lämpligt, föreslå hur Trafikverket kan underlätta för samfällighetsföreningar att få tillgång till entreprenörer för vägunderhåll, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

### Nivåer på bidrag

En god väghållning behövs för både framkomlighet och tillgänglighet men också ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även ur ett ekonomiskt perspektiv är det viktigt att sköta vägnätet genom en effektiv drift- och underhållsstrategi. En eftersläpning av underhållet medför högre kostnader i framtiden och olägenheter för trafikanterna. Ett eftersatt vägnät ger en försämrad tillgänglighet vilket hämmar vägnätets funktion för boende och förvärvsarbete samt för näringslivet. Med begränsade ekonomiska ramar för statligt vägunderhåll är det samtidigt viktigt att statliga bidrag till enskild väghållning används på ett kostnadseffektivt sätt.

En samfällighetsförenings ändamål är att förvalta den gemensamhetsanläggning för vilken den bildats. Föreningen ska vid förvaltningen tillgodose medlemmarnas gemensamma bästa. I enlighet med lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter ska en samfällighetsförening som förvaltar en gemensamhetsanläggning för vägändamål normalt avsätta medel till en fond för att säkerställa underhåll och förnyelse av gemensamhetsanläggningen och upprätta en underhålls- och förnyelseplan.

I enlighet med förordningen om statsbidrag till enskild väghållning framgår hur stor andel av den årliga driftkostnaden och byggkostnaderna som bidrag maximalt medges för. Trafikverket ska se till att de bidrag som lämnas enligt förordningen används på lämpligt sätt för avsedda ändamål.

Bidragsgivningen ska bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Bidragsnivåerna ska även ge incitament till en kostnadseffektiv användning av det statliga bidraget till enskild väghållning. En begränsande faktor för bidragsnivån bör vara att det ska vara skäligt med hänsyn till det allmännas nyttjande av vägen. Bidraget fräntar inte samfällighetsföreningars ansvar för att avsätta medel för nödvändig drift och underhåll samt förnyelse. Det är viktigt att samfällighetsföreningarna i grunden har en väl fungerande förvaltning av sin gemensamhetsanläggning för vägändamål och att de bidrag som staten beviljar inte medför att samfällighetsföreningar bortser från att fondera nödvändiga medel för kostsamma åtgärder.

Utredaren ska

- analysera och vid behov föreslå justeringar av de maximala bidragsnivåerna för drift, underhåll och byggande,
- analysera och vid behov föreslå vilka väghållningsåtgärder inom det särskilda driftbidraget som bör vara föremål för justerade bidragsnivåer,
- analysera och vid behov föreslå justeringar av för hur bidragets andel av kostnaderna ska bestämmas för drift- respektive byggnadsbidrag, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

#### **Planeringsunderlag för byggande av enskilda vägar**

Trafikverkets region ska enligt nuvarande ordning, på grundval av inkomna ansökningar om byggnadsbidrag, för varje län inom regionen upprätta en kommunindelad plan för byggande av sådana enskilda vägar för vilka statsbidrag kan lämnas. Planen ska ligga till grund för fördelning av medel och bidrag. Planen ska avse fem år och fastställas av Trafikverket. Den ska omfatta alla vägbyggnadsföretag som beräknas bli utförda under planens giltighetstid under förutsättning att anslag och bidrag beviljas.

När länsplaner upprättas eller revideras i enlighet med förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska Trafikverket tillhandahålla ett planeringsunderlag. Underlaget ska omfatta bland annat

vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket ska även lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras och vilka åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen och även lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar.

Planering av åtgärder i transportinfrastrukturen syftar bland annat till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning och det är viktigt att utgå från en helhetssyn på vägnätet oavsett väghållare. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Åtgärder på enskilda vägar bör bedömas tillsammans med och ställas mot andra infrastrukturåtgärder i berörda länsplaner.

Utredaren ska

- analysera och bedöma om nuvarande ordning där Trafikverket upprättar en plan för byggande av enskilda vägar är ändamålsenlig,
- utreda och bedöma om det planeringsunderlag som Trafikverket tillhandahåller vid upprättande av länsplaner även bör innefatta byggande av enskilda vägar, samt
- lämna nödvändiga författningsförslag.

### **Konsekvensbeskrivningar**

Förslagets påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen ska redovisas. Om förslagen påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, regioner, företag eller andra enskilda ska en beräkning av dessa konsekvenser redovisas och förslag på finansiering lämnas. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt ska även dessa redovisas. Om nya regler föreslås ska en konsekvensanalys redovisas som motsvarar de krav som följer enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Förslagets konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ska bedömas. Slutligen ska förslagets miljö- respektive klimatkonsekvenser bedömas.

Förslagen ska beakta och vara förenliga med EU-rätten, så som statsstödsregelverket och tillämplig sektorslagstiftning, samt andra relevanta författningar.

### **Kontakter och redovisning av uppdraget**

Utredaren ska i den utsträckning som det bedöms lämpligt inhämta information och synpunkter från berörda myndigheter och regioner samt Gotlands kommun samt inhämta synpunkter från berörda delar av näringslivet och andra relevanta aktörer.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2024.