



18 FAKTA om VÄGFRÅGAN

1. Privatiserade Drift och underhållsåtgärder som inte ingår i regelverket för fortsatt

”skötsel” av vägarna: Gruset, Grusningen, Kantskärningen, Lägga nytt slitlager, Rensning av diken, Omdikning, Beläggningsunderhåll, Lägga ny beläggning, bombering (sidolutning), Anpassning av trummor till ökad vattenföring – både sidotrummor och under väg, punktåtgärder för ökad trafiksäkerhet, trafikordningar (vägmarkeringar, vägmärken), reparationer som behövs för att återställa vägens funktion, återställande underhåll (reinvesteringar) för att åtgärda resultatet av eftersatt underhåll, standardhöjningar för att kunna leva upp till kommunens regelverk (ex vändplaner och mötesplatser). Föreningarna kan söka ”upprustningsbidrag” med max 50 % för allt ovanstående ur en pott om 4 mnkr. I Leksand (**men bara i Leksand**) kallas både upprustning och underhåll för upprustning 🤔 ???

2. Leksands kommun hade förvaltningsansvar för väghållningen för 333 km enskilda oftast samfällda vägar i tät bebyggelse samt 36 - 37 km kommunal väg i 52 år. 1 januari 1973 - 1 juni 2025 enligt beslut i Leksands kommunfullmäktige. Det som gällde dessa år var ”att överta den enskilda väghållning som hittills ombesörjts av vägföreningar, vägsamfälligheter och byar, dock ej skogsbilvägar, vägar till fritidsstugor”.

3. År 2003 genomförde kommunen en besiktning och statusklassning av alla vägar där den haft ansvar sedan 1973. Resultatet visade att:

- **63,4 % av vägnätet hade mycket dålig uthållighet**
- **26,1 % hade dålig uthållighet**
- **Endast 10,6 % hade god uthållighet.**

Vi är flera personer som försökt få ut besiktningsprotokollen från kommunen eftersom de visar bedömningen och kostnaden för återställande för varje enskild väg. Protokollen förvaras hos SWECO VIAC i Falun och hittills har vi fått nej från kommunen att få ut dom vilket överklagats till kammarrätten i Sundsvall. Andra kommuner återställer vägarna innan de eventuellt lämnar över dom (exempelvis Härjedalens kommun).

Så nu behövs en ny oberoende och professionell Besiktning så vår kommun kan göra en långsiktig plan för i vilken ordning kommunen bör återställa vägarnas funktionalitet när vi kräver det i höst.

4. Underhållsskulden beräknas uppgå till minst 340 miljoner kronor i 2025 års prisnivå, vilket motsvarar ett inkomstbehov hos kommuninnevånarna om cirka 516 miljoner kronor före skatt, om det skall betalas med redan skattade medel i form av vägavgifter. Det kommer att ta ett tag att åtgärda detta och därför behövs det en långsiktig åtgärdsplan! Beräkningen av underhållsskulden bygger på Besiktningen av alla vägar 2003 och har beräknats 2003, 2008, 2016, 2023 och 2025.

Det stora problemet med underhållsskulderna är att det blir vatten stående i vägkroppen vilket förvärrar tjällossningsskadorna samt riskerar ras och slukhål inte minst när det kommer stormar och skyfall (som kommer allt oftare tack vare klimatförändringarna). Det blir dyrare åtgärdskostnader ju längre man dröjer med underhållsåtgärderna.

5. Det är en väldigt liten andel av Leksands vägnät som är kommunalt idag! Det är endast de 36 - 37 km kommunal väg som skall ha kommunal väghållning enligt plan. Omfattar huvudsakligen byn Leksandsnoret inklusive Käringberget. **Endast ca 12 % av alla Leksingar bor här.**

Även den nya byn Lummerhöjden kommer att få kommunal väghållning som finansieras av samtliga kommunmedborgare via kommunal budget.

6. I Leksand bor vi i tät bebyggelse. Våra byar för blev till skillnad mot övriga landet oskiftade och efterhand har många byar vuxit ihop till Tätorter och Småorter. 90,3 procent av alla fastboende bor i Byar som är en del av 22 stycken Orter med tät bebyggelse (9 tätorter och 13 småorter). I de 9 tätorterna bor 82 % av Leksingarna. Endast 9,6% av oss bor i mindre byar med tät bebyggelse – så kallad ”Samlad bebyggelse”.

7. Ca 88% av oss bor i tätorter och byar som enligt styrets plan skall ha enskild väghållning och huvudsakligen betala underhållskostnader och underhållsskuld via privata vägavgifter med redan skattade medel.

8 Leksand har drygt 1.500 kilometer skogsbilvägar där det nästan inte bor någon fastboende men en del fritidsboende. Dessa vägar berörs inte.

9. Enligt förvaltningen har de lagt ca 10 mnkr inkl. de statsbidrag de tagit emot från Trafikverket på våra 333 kilometer boendevägar de senaste åren. Dubblar vi detta och lägger ytterligare 10 mnkr på våra vägar för att även få underhåll **motsvarar det en skattehöjning på 25 öre.** Men det finns förstås även andra sätt att finansiera underhållet.

10. Leksands Kommun gjorde ett överskott på 40 miljoner kronor 2025. Leksand är inget företag med aktieägare. Överskotten är våra gemensamma medel.

11. 67 miljoner kronor är prognosen för kommunens intäkter från den kommunala fastighetsavgiften i Leksand. Avgiften är värdesäkrad genom att maxtaket höjs varje år utifrån ekonomisk utveckling. Fastighetsavgiften ingår **inte** i det kommunala utjämnningssystemet.

Alla fastighetsägare i Leksand betalar kommunal fastighetsavgift: Fastboende, fritidsboende samt hyresgäster (genom att de får den inbakad i hyran).

Fastighetsavgiften är orättvist utformad (maxtak som gör att de med jättestora kåkar inte betalar mer än de med vanliga hus) men ger alltså ganska mycket pengar i en kommun som vår med stor besöksnäring. **För att motsvara 25 öres skattehöjning behöver man ta knappt 15% av dessa intäkter till fastighetsnära vägar. För att motsvara 52 öres skattehöjning (det är vad Mora betalar mer i skatt än Leksand) behöver man ta drygt 30 % av dessa medel.**

12. Leksands kommun äger aktier i privatiserade energibolag till ett värde av cirka 650 miljoner kronor.

Aktieutdelningarna från dessa bolag förväntas ge en utdelning till kommunkassan att fritt disponera om cirka 15–20 miljoner kronor per år.

Ett av bolagen – **Siljansvik AB** – är ett privatägt bolag vars aktier handlas på Nasdaq **First North Growth Market** och som inte ger något inflytande alls för Leksand.

Kommunen skulle kunna sälja sina aktier där när kursen är bra **och ta hem stora summor pengar till lämpliga ändamål inom Välfärden och/eller Infrastrukturen.**

13. Vem bör ha ansvaret för olika vägar? För att uppnå ett rätt avgränsat väghållningsansvar mellan statlig, kommunal och enskild väghållare **utifrån samhällsekonomisk effektivitet och rationell väghållning**, så anser expertorganisationerna Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting samt Riksförbundet enskilda vägar:

***Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätorter med undantag för det övergripande statliga vägnätet.**

* Staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygd och för ett övergripande vägnät i tätort.

* Enskilda väghållare bör ha ansvar för vägar på landsbygd som främst är till nytta för fastighetsägare i vägarnas närhet.

En sådan ansvarsfördelning leder till mellan staten, kommuner och medborgare. **en större tydlighet i ansvarsfördelningen och en rättvisare kostnadsfördelning**

14. Inledningsvis sades att lantmäteriförrättningarna som kommunen ansökt om skulle vara frivilliga i enlighet med kommunens beslut 2017, vilket också tydligt framgick av den informationsfilm kommunen gjorde (numera borttagen från Youtube och kommunens hemsida). Men när allt fler byar och tätorter tackade nej slutade kommunen respektera frivilligheten och drog inte tillbaka sina ansökningar ens när kraftiga majoriteter krävde det!

15. Minoritetsstyret såg till att oppositionspartiernas motioner i vägfrågan inte behandlades i tid före privatiseringen 1 juni 2025. I strid med kommunallagens rekommendation om högst ett års beredningstid. Den äldsta motionen var inlämnad redan efter valet 2022.

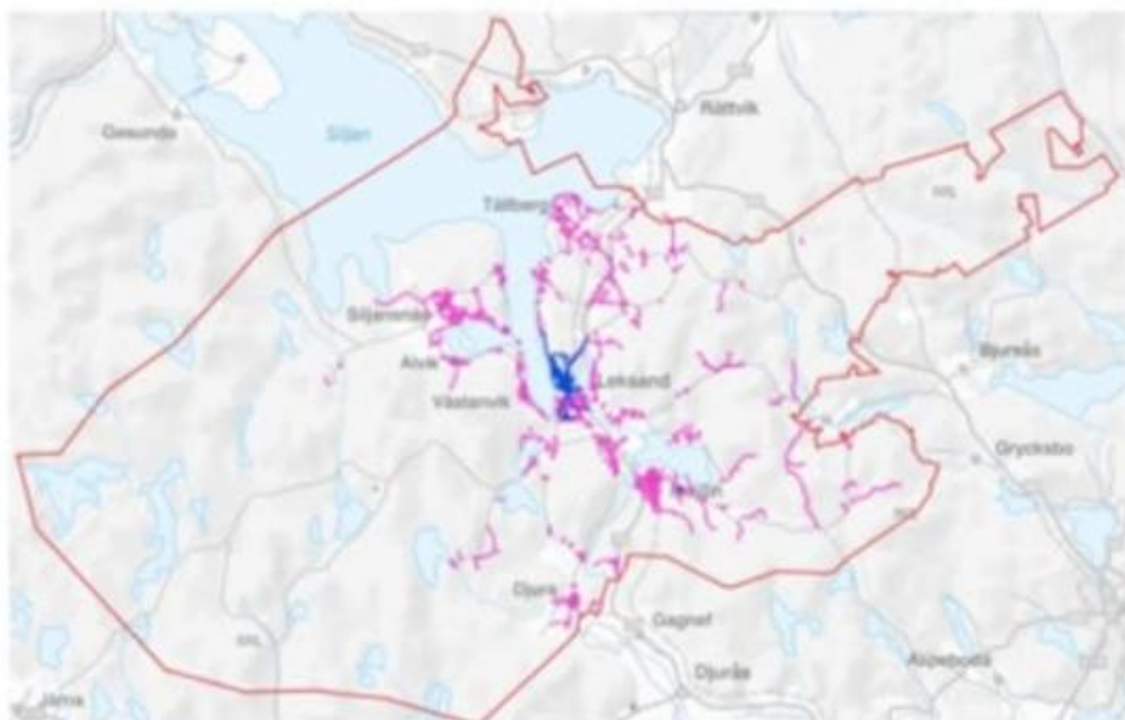
16. I ett Folkinitiativ var vi **drygt 20 % av alla röstberättigade Leksandsbor** som skrev på att vi ville ha en folkomröstning. Det krävs 10 % för att ett styre inte skall kunna stoppa folkomröstningen.

Det vi skrev på var att vi ville rösta Ja eller Nej till *Ska de enskilda vägarna inom och mellan byarna erbjudas att omgående intas i kommunal väghållning (drift, underhåll, reparationer och reinvestering) via regelverk och avtal?*

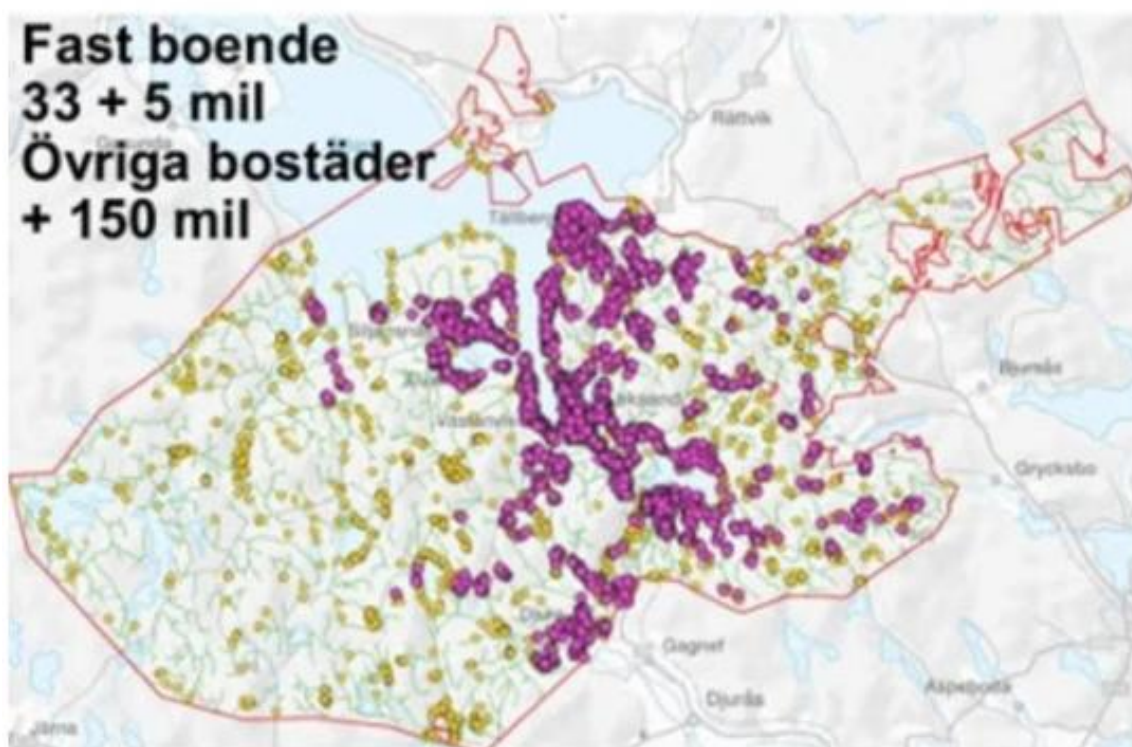
17. Genom en lucka i lagen kan ett kommunstyre besluta om vad folkomröstningen skall rösta om. Enligt lagstiftaren bör de dock vid ändringar samråda med initiativtagarna. **Utan något samråd med initiativtagarna eller oppositionen** (ByP, V, KD och MP) beslöt styret (M, C, S, L + SD) att folkomröstningen istället skulle handla om: ***Bör kommunen verka för att kunna erbjuda stöd till enskilda vägar enligt gällande rätt, regelverk och avtal? 1. Ja, men åtagandet får inte innebära neddragning av kommunal välfärd och/eller skattehöjning. 2. Ja, även om åtagandet innebär neddragning av kommunal välfärd och/eller skattehöjning. 3. Nej, jag anser att vägs ägare ska stå för kostnaderna. 4. Avstår.***

18. År 2018 ansökte kommunen hos Lantmäteriet om förrättningar för att skapa gemensamhetsanläggningar (GA) och vägsamfälligheter. Detta gjordes **över huvudet på invånarna i byar och tätorter** och kommunen ansökte om att det var fastighetsägarna som själva skulle betala förrättningskostnaderna, har kostat cirka 20 miljoner kronor för privatpersoner.

STATUSKLASSNING AV VÄGNÄTET					
standard	meter	%	Mål 2014	MÅL 2009	Definition
God uthållighet	40680	10,6	50,0	30,0	Grusvägsklass 1 med dikesklass 0, 1, 2 eller Beläggingsklass 1 med dikesklass 0, 1, 2 eller Beläggingsklass 2 med dikesklass 1
Dålig uthållighet	100461	26,1	30,0	25,0	Grusväg klass 1 med dike klass 3 eller Grusvägsklass 3 med dikesklass 1 eller Beläggingsklass 1 med dike klass 3 eller Beläggingsklass 2 med dikesklass 0, 2, 3
Mycket dålig uthållighet	244326	63,4	20,0	45,0	Grusvägsklass 3 med dikesklass 0, 2, 3 eller Beläggingsklass 3 med dikesklass 0, 1, 2, 3
Totalt	385467	100,0	100,0	100,0	



Lila = 333 km väg med 52 år av kommunal väghållning
Blått = 36 km väg med fortsatt kommunal väghållning



**Fast boende
 33 + 5 mil
 Övriga bostäder
 + 150 mil**

Lila = Övervägande fast boende i tät bebyggelse.
Gula = Fritidsboende



<https://peo-nordlof.webnode.se/om-oss/>

<https://peo-nordlof.webnode.se/>