



FAKTA OM VÄGFRÅGAN I LEKSAND ATT BEAKTA INFÖR FOLKOMRÖSTNING OCH KOMMUNALVAL

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, trafikanordningar (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 samfälliga vägar i tät bebyggelse samt 36 - 37 km kommunal väg i 52 år. Från 1 januari 1973 – till 1 juni 2025. Båda datumen 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 först vägarna innan de eventuellt lämnar över dom. Exempelvis Härjedalens kommun som lämnar tillbaka landsbygdsvägar men först efter att de återställts till rätt funktionalitet.

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 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.

Många kommuner har betydligt större andel kommunala vägar och flera kommuner omvandlar enskilda vägar i tätbebyggt område till kommunalt huvudmannaskap. **Exempel på sådana kommuner i närtid är Ljusdal, Norrköping, Båstad, Halmstad och Ekerö.**

6. I Leksand bor vi i tät bebyggelse. Våra byar runt Siljan förblev till skillnad mot övriga i landet oskiftade och efterhand har många byar vuxit ihop till Tätorter och Småorter. 90,3 procent av alla fastboende bor i Byar som ingår i 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 men 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 enskilda vägar i skogen där det nästan inte bor någon fastboende men en hel 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 per år under de senaste åren.

Om vi 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 2026 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 Leksand med stor besöksnäring.

För att motsvara 25 öres skattehöjning behöver man ta knappt 15% av dessa intäkter till underhåll av 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 intäkter.

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 på börsen är när kursen är bra och ta hem stora summor pengar till lämpliga ändamål inom Välfärden (skola, vård, omsorg) 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 att:

***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 vägnas närhet.

En sådan ansvarsfördelning mellan staten, kommuner och medborgare leder till **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 att utnyttja en lucka i lagen kunder kommunstyret ändra vad folkomröstningen skall rösta om. De drog även in helt andra frågor i folkomröstningen.

Enligt lagstiftaren bör en kommun dock vid ändringar först samråda med initiativtagarna. **Men utan något samråd med initiativtagarna** eller oppositionen (ByP, V, KD och MP) beslöt styret (M, C, S, L + SD) att folkomröstningen 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.

Peo Nordlöf (V) Nationalekonom från Siljansnäs

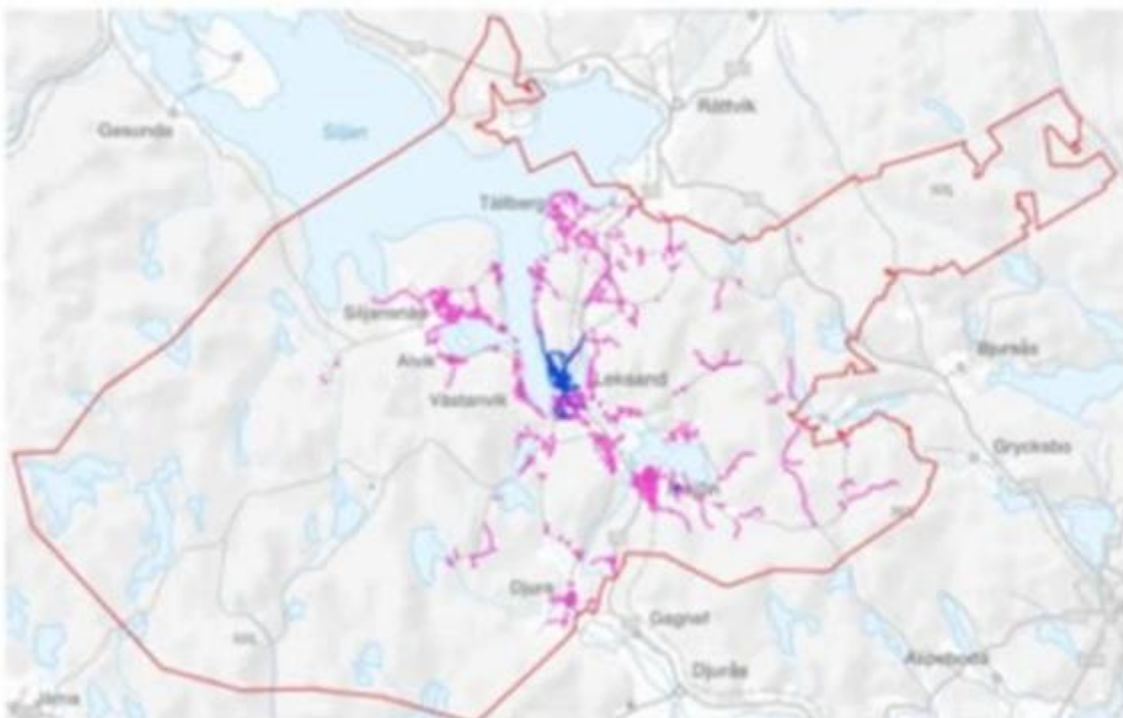
STATUSKLASSNING AV VÄGNÄTET					
standard	meter	%	Mål 2014	MÅL 2009	Definition
God uthållighet	40680	10,6	50,0	30,0	Grusvägsklass 1 med dikesklass 0, 1, 2 eller Beläggningssklass 1 med dikesklass 0, 1, 2 eller Beläggningssklass 2 med dikesklass 1
Dålig uthållighet	100461	26,1	30,0	25,0	Grusväg klass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

Kostnader från Leksands kommuns Besiktning av de vägar där man ansvarade för Väghållningen 1973-2025.	ÅRSKOSTNAD - Vidmakthållande Underhåll	EXTRA ÅRSKOSTNAD - Återställande Underhåll	Behov Vidmakthållande Underhåll perioden 2003- 2025. (23 år)	Behov Återställande Underhåll perioden 2003-2025. (unmder 12 år)	TOTALT behov Vidmakthållande och Återställande Underhåll 2003 - 2025
Nytt slitlager Grusväg vart 5:e år	1 366 456 kr	409 937 kr			
Dikning Grusväg vart 5:e år	2 266 250 kr	453 250 kr			
Dikesrensning Grusväg, vart 5:e år	809 375 kr	161 875 kr			
Nybeläggning Belagd väg vart 25 år	3 021 088 kr	2 265 816 kr			
Dikning Belagd väg vart 10:e år	852 110 kr	340 844 kr			
Dikesrensning Belagd väg, vart 10:e år	304 325 kr	121 730 kr			
Besiktningens Summerade Behov. <u>PRISNIVÅ 2003.</u>	8 619 604 kr	3 753 452 kr	198 250 892 kr	45 041 424 kr	243 292 316 kr
Besiktningens Summerade Behov. <u>PRISNIVÅ 2025.</u>	16 070 358 kr	6 997 922 kr	369 618 238 kr	83 975 066 kr	453 593 304 kr

Tabell 1. Årskostnad och Totalt behov av återställande och vidmakthållande underhåll. Källa
Leksands Besiktning av vägarna samt Trafikverket 2025b.

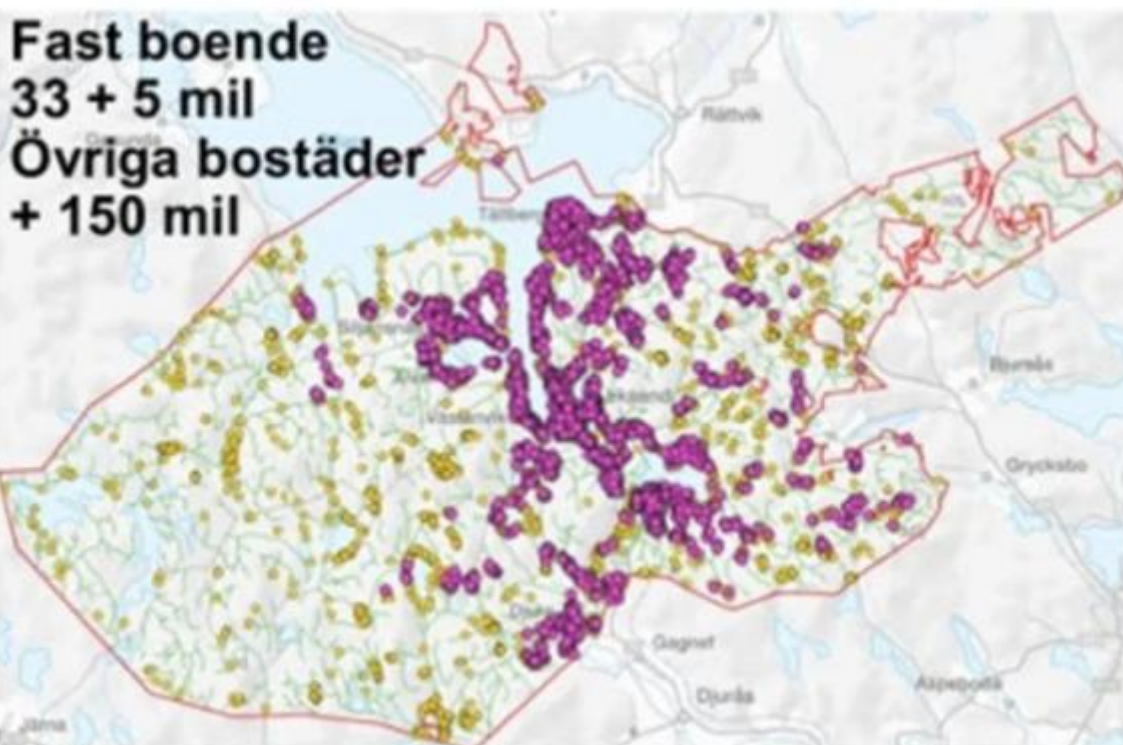
		Årskostnad på 12 år	Årskostnad på 20 år
Försiktigt beräknad underhållsskuld = eftersatt underhåll, 33 mil enskilda boendevägar. <u>Prisnivå 2025.</u>	340 miljoner kronor	28 mnkr	17 mnkr
BERÄKNAD UNDERHÅLLSSKULD / SUMMERADE BEHOV	75%		

Tabell 2. Underhållsskulden 2025 i förhållande till Besiktningen. Årskostnader vid 12 respektive
20 års återställande. Källa Nordlöf 2024 samt Trafikverket 2025b.



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



Definitioner

Källa: SCB, https://www.scb.se/Mi0810 Publicerat 2024-11-28
Statistisk tätort: bebyggelseområde med minst 200 folkbokförda invånare och tät bebyggelse
Statistisk småort: bebyggelseområde med 50 till 199 folkbokförda invånare och med tät bebyggelse
Befolkning: Befolkning folkbokförd på adress inom statistiska tätorter och statistiska småorter 2023-12-30
Befolkningstäthet: Antal folkbokförda invånare dividerat med tätortens landareal i kvadratkilometer

Befolkningsstatistiken Leksand 2023-12-30. Källa: SCB

Tätortskod	Tätort	Befolkning 2023-12-31	Landareal i hektar 2023	Befolknings- täthet 2023-12-30
2029TC106	Leksand (Från Lima Romma)	6 505	956	680
2029TB105	Insjön	2 110	386	547
2029TB107	Siljansnäs	1 297	464	279
2029TB108	Tällberg Plintsberg	933	589	158
2029TB104	Häradsbygden	713	201	354
2029TB109	Västanvik Karlsarvet Grytnäs	516	244	212
2029TB102	Djura Fors	382	125	305
2029TB103	Hjortnäs och Sunnanäng	341	215	159
2029TB101	Alvik Almo	315	168	188
82%	TÄTORT	13 112		
Småortskod	Småort	Befolkning 2023-12-31	Landareal i hektar 2023	Befolknings- täthet 2023-12-30
2029SB122	Heden, Åkersbodarna	168	62	273
2029SB134	Rönnäs	160	106	150
2029SB132	Sätra (Åls distrikt)	145	40	362
2029SB127	Styrsjöbo	125	75	167
2029SB125	Ytterboda o Överboda	123	91	135
2029SB117	Bergsäng	109	119	92
2029SB131	Ål-Kilen	109	36	303
2029SB124	Hjulsbäck	107	78	138
2029SB116	Torrberg	86	46	186
2029SB117	Sjugare	71	30	235
2029SB129	Söder Rälta	67	26	260
2029SB132	Sätra (Leksands distrikt)	61	46	133
2029SB119	Norr Lindberg	51	33	155
9%	SMÅORT	1 382		
90,3%	TÄTORT + SMÅORT	14 494		
9,7%	Mindre BYAR	1 549		
TOT	Leksands Kommun	16 043		

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

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