LEKSANDS KOMMUN

RAPPORT
2026-06-22
Dnr: KOS 2025/1495

Fullmäktigeberedningen

Fullmäktigeberedning Framtidens väghållning

Nulägesbeskrivning

Innehåll

1 Inledning 4

2 Vägar i Leksands kommun 4

2.1 Vägs huvudman 4

2.2 Statlig väg 5

2.3 Kommunal gata 5

2.4 Enskild väg 5

3 Reglering av huvudmannaskapet 5

4 Beskrivning av respektive vägtyp 6

4.1 Statlig väg 6

4.2 Kommunal gata 6

4.3 Enskild väg 6

5 Problembeskrivning 7

5.1 Vägens delägarkrets är inaktuell 8

5.2 Fastighetsägare saknar rättighet till väg till sin fastighet 8

5.3 Bristande samarbete och dialog med vägs ägare 8

5.4 Kommunen saknar lagstöd för att vidta åtgärder på annans egendom 8

5.5 Kommunen har begränsade möjligheter att erhålla statsbidrag för enskild väg 8

5.6 Det är otydligt vad som ingår i kommunens engagemang i enskild väg 8

5.7 Nivån på resurstilldelning har inte räckt för att tillgodose av fastighetsägarna önskad underhållsnivå 9

6 Genomförd process 9

6.1 Inledning 9

6.1.1 Inriktningsbeslut 2016 10

6.1.2 Tidslinje 10

6.2 Rättssäker och hållbar förvaltning av enskild väg 10

6.3 Kommunalt stöd till förvaltning av enskild väg 11

6.3.1 Bidrag till förrättningskostnaden 11

6.3.2 Regelverket för ekonomiskt bidrag till skötsel eller skötsel 11

6.3.3 Regelverk för stöd till upprustning 11

6.3.4 Upphörande av 1972 års beslut 12

7 Nuläge 12

7.1 Hållbar och rättssäker förvaltning av enskild väg 12
7.1.1 Vägens delägarkretsen är inaktuell 12
7.1.2 Fastighetsägarna saknar juridisk rätt till väg till sin fastighet 12
7.1.3 Bristande samarbete och dialog med vägs ägare. Kommunen saknar motpart att föra dialog med i frågor som rör respektive väg 12
7.1.4 Kommunen saknar lagstöd för vidta åtgärder på annans egendom såsom dikning, dikesslåtter, mm 12
7.1.5 Kommunen kan inte erhålla statsbidrag för enskild väg 12
7.2 Kommunalt stöd till förvaltningen av enskild väg 13
7.2.1 Det är otydligt vad som ingår i kommunens engagemang i enskild väg 13
7.2.2 Nivån på resurstilldelningen har inte räckt för att tillgodose önskad underhållsnivå 13
7.3 Väghållningsorganisationer för enskild väg 13
7.4 Statsbidrag till vägar inom Leksands kommun 15
8 Jämförelser och nyckeltal 16
8.1 Antal kilometer enskild väg med kommunal väghållning 16
8.2 Driftkostnad per meter väg 16
8.3 Jämförelse med andra kommuner 16
8.4 REV enkät 2017 17
8.5 Kolada 2024 19
9 Det demokratiska perspektivet, folkinitativ och motioner 19
10 Lärdomar hittills 20

1 Inledning

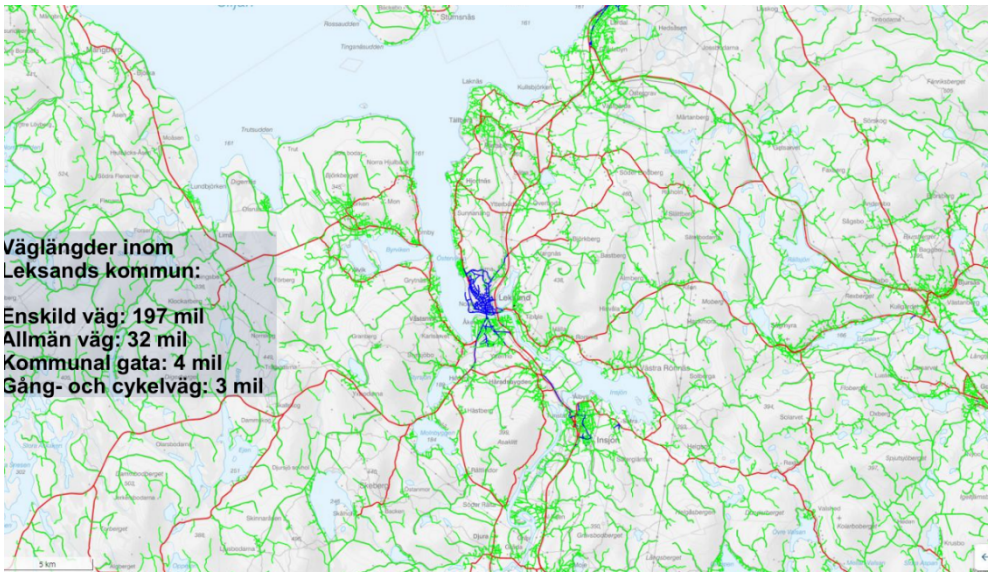
Detta dokument ingår i fullmäktigeberedningen gällande framtidens väghållnings delrapportering till kommunfullmäktige 29 juni 2026, och utgör beredningens nulägesbeskrivning.

Nulägesbeskrivningen inleds med en översikt över de förekommande vägtyperna och begreppet huvudman, följt av en problembeskrivning och en beskrivning av tidslinjen från inriktningsbeslutet år 2016. Därefter beskrivs slutligen nuläget våren 2026, tio år efter inriktningsbeslutet 2016 följt av några nyckeltal, jämförelser och reflektioner.

2 Vägar i Leksands kommun

2.1 Vägs huvudman

Alla vägar har en huvudman. Det är vägens huvudman som är ansvarig för vägen och dess underhåll. Vem som är respektive vägs huvudman/väghållare kan utläsas i Trafikverkets Nationella vägdatabas (NVDB) som finns tillgänglig via Trafikverkets webbsida.



Utdrag ur nationella vägdatabasen [NVDB på Karta]



2.2 Statlig väg

I Leksands kommun finns 32 mil statlig väg. Det är Trafikverket som är huvudman för statliga vägar. (Huvudman har möjlighet att avtala bort visst ansvar till annan part.)

2.3 Kommunal gata

I Leksands kommun finns 4 mil kommunal gata, plus 3 mil kommunal gång och cykelväg. Det är kommunen som är huvudman för kommunal gata. (Huvudman har möjlighet att avtala bort visst ansvar till annan part.)

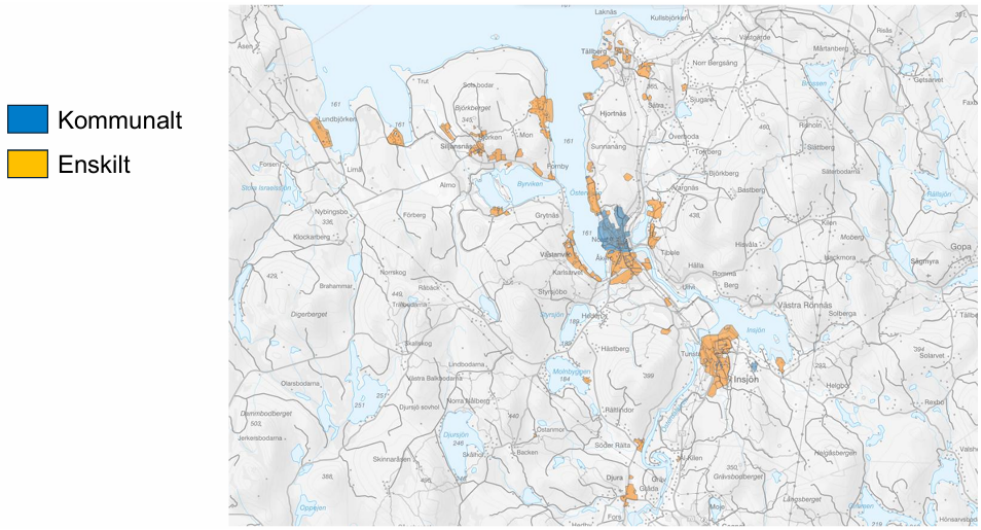
2.4 Enskild väg

I Leksands kommun finns 197 mil enskild väg. Enskild väg utgörs vanligen av en gemensamhetsanläggning (GA) som förvaltas av en samfällighetsförening. Det är normalt samfällighetsföreningen/fastighetsägarna som är huvudman för enskild väg. (Huvudman har möjlighet att avtala bort visst ansvar till annan part.)

3 Reglering av huvudmannaskapet

Vem som är huvudman för en viss väg styrs av olika typer av planer (stadsplaner, byggnadsplaner, detaljplaner etc.) och vad planen föreskriver angående vem som ansvarar för vägarna.

Plan- och bygglagen (PBL) tillkom 1987. Det är enligt PBL 4 kap, i detaljplanen eller, (vid äldre planer, i Stadsplan eller Byggnadsplan) som det anges om vägarna har kommunalt huvudmannaskap eller enskilt huvudmannaskap. Utanför planlagt område är det alltid enskilt huvudmannaskap om inte vägen är statlig.



Karta över detaljplaner i Leksands kommun med kommunalt respektive enskilt huvudmannaskap

4 Beskrivning av respektive vägtyp

4.1 Statlig väg

Statliga vägar delas upp i Europa- riks- och länsvägar. Det är Väglagen (1971:948) som reglerar statlig väg.

4.2 Kommunal gata

I en detaljplan anges vilka platser som är allmänna platser. Alla allmänna platser ska ha en huvudman. Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för att ställa i ordning och förvalta de allmänna platserna, till exempel för att bygga ut och sköta gator. Huvudregeln i plan- och bygglagen, PBL, anger att kommunen är huvudman för de allmänna platserna i en detaljplan. Om det finns särskilda skäl för att ha enskilt huvudmannaskap kan kommunen bestämma detta i detaljplanen och det regleras då genom en egenskapsbestämmelse om huvudmannaskap på de allmänna platserna.

4.3 Enskild väg

I aktuell lagstiftning utgör Anläggningslagen (AL) och Lagen om förvaltning av samfälligheter (SFL) grunden för förvaltning av enskilda vägar.

En Gemensamhetsanläggning (GA) bildas vid en Lantmäteriförrättning. Utgångspunkten vid en lantmäteriförrättning är att det är de fastigheter som har ”nytta” av vägen som ska vara medlem (ha andelar) i gemensamhetsanläggningen. Nytta definieras som ”vägen är nödvändig för att fastigheten ska fungera på lång sikt”.

Lantmäteriet samlar all dokumentation om förrättningen i en förrättningsakt. Akten är en offentlig handling som kan erhållas av Lantmäteriet.

Viktiga handlingar i akten är bl a:

- Anläggningsbeslut
- Beskrivning av anläggningen (anger anläggningens rättigheter och skyldigheter)
- Andelstalslängd (beskriver vilka fastigheter, och antalet andelar som viss fastighet har tilldelats)
- Kartbilaga (beskriver vägens utbredning)

Det kan vara värt att poängtera att en ”väg” är en ”anläggning”. Anläggningen (vägen) är fysiskt belägen på en fastighet. Ofta på en fastighet som samägs av ett antal andra fastigheter (en så kallad marksamfällighet t ex *Bynamn S:18*). Det är alltså olika ägare av fastigheten (marken som vägen fysiskt är belägen på) och vägen. Vilka rättigheter och skyldigheter som gemensamhetsanläggningens delägare har gentemot fastighetsägaren som vägen är belägen på och övriga berörda framgår av dokumenten i Lantmäteriets förrättningsakt.

För att förvalta en eller flera gemensamhetsanläggningar bildas normalt en Samfällighetsförening. Medlemmar i samfällighetsföreningen är de fastigheter, och därmed indirekt, de fastighetsägare vars fastigheter har tilldelats andelar i den gemensamhetsanläggning som samfällighetsföreningen förvaltar. En samfällighetsförening kan förvalta flera gemensamhetsanläggningar.

Som väghållare har samfällighetsföreningen, företrädd av styrelsen, ett formellt ansvar för hur vägen sköts.

Samfällighetsföreningens stadgar och stämmobeslut utgör, förutom ovan nämnda lagar och Lantmäteriets dokumentation om gemensamhetsanläggningen, styrande dokument för föreningens verksamhet.

5 Problembeskrivning

I en del kommuner i landet förekommer det att kommunen frivilligt har tagit på sig olika engagemang gällande enskilda vägar. Detta innebär inte att kommunen har tagit över huvudmannaskapet utan bara att kommunen frivilligt utför arbete på egen bekostnad. Det är fortfarande den enskilda vägföreningen eller fastighetsägaren som är huvudman, och har det formella ansvaret för att vägunderhållet görs på ett bra sätt.

I samband med kommunsammanslagningen på 1970-talet beslutade Leksands kommun att ta över den väghållning som ombesörjts av vägföreningar m fl för vissa enskilda vägar (i dagsläget 33 mil). Kommunstyrelsen fick i uppdrag att på lämpligt sätt organisera väghållningen, ett uppdrag som inte fullföljdes i alla delar. Inga avtal ingicks med vägs ägare och byggnadsplanerna ändrades inte, vilket innebär att det fortfarande är enskilt huvudmannaskap som gäller på de aktuella vägarna. Beslutet från 1970-talet om övertagande av den enskilda väghållning som ombesörjts av vägföreningar m fl har i beslut 2022 upphört att gälla från 2025-06-01.

Det ställdes i beslutet på 1970-talet inga krav på att en vägorganisation för de vägar där kommunen övertog förvaltningen av väghållningen ska finnas. Vägföreningar kom därmed in i ett ”ingenmansland” med otydlig ansvarsfördelning och beroende på att kommunen, rent fysiskt, tog över väghållningen upphörde många vägföreningar i praktiken med sin verksamhet.

Ovanstående har inneburit en rad praktiska, ekonomiska och juridiska problem:

1. Vägens delägarkrets är inaktuell.
2. Fastighetsägarna saknar juridisk rättighet till väg till sin fastighet.
3. Bristande samarbete och dialog med vägs ägare. Kommunen saknar motpart att föra dialog med i frågor som rör respektive väg.
4. Kommunen saknar lagstöd för att vidta åtgärder på annans egendom såsom dikning, dikesslåtter, mm.
5. Kommunen har begränsade möjligheter att ta emot statsbidrag för enskild väg.

6. Det är otydligt vad som ingår i kommunens engagemang i enskild väg.
7. Nivån på resurstilldelningen har inte räckt för att tillgodose av fastighetsägarna önskad underhållsnivå.

5.1 Vägens delägarkrets är inaktuell

Övergången från Lagen om enskilda vägar (upphävdes 1997) till Anläggningslagen har bla inneburit att de vägföreningar som har sina andelstal baserade på fastigheternas taxeringsvärde måste anpassa sina andelstal till Anläggningslagens regler. Något som skulle ha skett före 2005 års utgång. Med andra ord så är äldre andelstal ogiltiga och anpassning ska ske genom ny lantmäteriförrättning, sk omprövning av de befintliga förhållandena, där andelstalen framledes grundas på den nytta och användning som respektive fastighet har av vägen.

5.2 Fastighetsägare saknar rättighet till väg till sin fastighet

En rättighet om tillgång till annans fastighet innebär en rätt att använda någons fastighet på ett visst sätt. Till exempel är det vanligt att säkra rätt att nyttja väg över någon annans mark för trafik till och från sin fastighet.

5.3 Bristande samarbete och dialog med vägs ägare

Kommunen har saknat motparter att föra dialog med i frågor som rör respektive väg.

5.4 Kommunen saknar lagstöd för att vidta åtgärder på annans egendom

T ex dikning, dikesslåtter, mm. Det förekommer att entreprenörer hindras, hotas eller polisanmäls då de utför underhållsåtgärder på enskild väg. (Kommun kan dock genom avtal med vägs ägare erhålla erforderligt lagstöd.)

5.5 Kommunen har begränsade möjligheter att erhålla statsbidrag för enskild väg

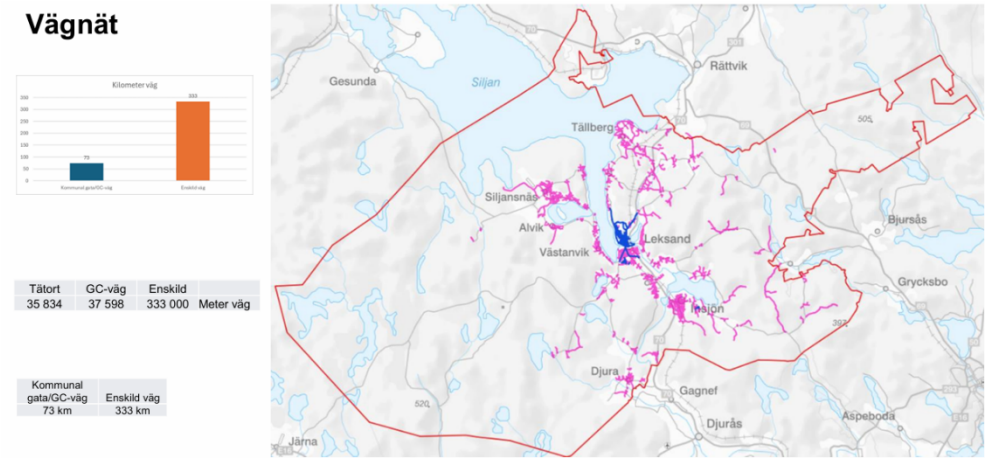
Från den 1 januari 2026 träder en ny förordning i kraft och därför har Trafikverket tagit fram nya föreskrifter som tydliggör detta.

5.6 Det är otydligt vad som ingår i kommunens engagemang i enskild väg

Ett regelverk som tydliggör kommunens åtagande behöver finnas.

5.7 Nivån på resurstilldelning har inte räckt för att tillgodose av fastighetsägarna önskad underhållsnivå

Fram till 2025-06-01 ansvarade kommunen för väghållningen av 333 km enskild väg. Se karta nedan.



Rosa vägar: 333 km enskild väg med kommunal skötsel

Kostnaden för detta under senaste åren har varit i cirka 10 miljoner kr/år (varav statsbidrag: 1,2 milj kr/år).

Dvs 30 kr/vägmeter.

Utförandet på de vägar som berörts av kommunens skötsel av väghållningen varierar mycket. Det finns vägar som utförts på ett bra sätt med vägkropp, ytskikt och diken som gör att vägen har tillräcklig bärighet och kan underhållas på ett bra sätt. Det finns även vägar som inte är utförda på ett tillräckligt bra sätt. De saknar t.ex. diken eller tillräcklig bärighet. En del vägar har upprustats och byggts om, andra inte. Det bedöms således finnas ett upprustningsbehov.

6 Genomförd process

6.1 Inledning

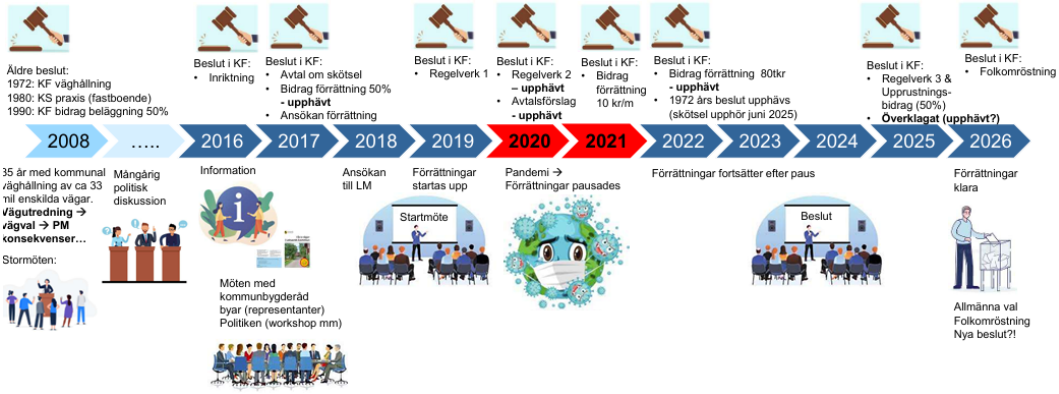
Det var för att lösa ovanstående problem som kommunen år 2016 (KF 2016-09-19, § 83) fattade beslutet att starta en process för att klargöra och främja ägaransvaret för de enskilda vägarna. Beslutet föregicks av en vägutredning 2008 och en mångårig politisk diskussion.

6.1.1 Inriktningsbeslut 2016



Målsättningen med beslutet kan delas in i två olika delar. Dels att skapa en rättssäker och hållbar förvaltning av enskild väg och dels att skapa en tydlighet i vilket kommunalt stöd som kan utgå till förvaltning av enskild väg.

6.1.2 Tidslinje



6.2 Rättssäker och hållbar förvaltning av enskild väg

Efter dialog med kommunbygderådet ansökte Leksands kommun 2018-02-06 hos Lantmäteriet om att lantmäteriförrättningar ska genomföras i syfte att skapa en rättssäker och hållbar förvaltning av de enskilda vägarna som kommunen har skött sedan 1970-talet.

Förrättningarna startas upp 2019 och efter en paus under pandemiåren 2020-2021 återupptogs arbetet som nu beräknas vara färdigställt under 2026.

I samband med förrättningarna fastställdes andelstal för delägarna i gemensamhetsanläggningar. Principerna för andelstalen skiljer relativt mycket mellan olika gemensamhetsanläggningar. I vissa fall är det samma andelstal för fastigheter med mantalsskrivna boende och för fritidsfastigheter. I vissa fall har fastighetsägare utmed statlig väg också tilldelats andelstal och det finns även annat som skiljer sig mellan olika gemensamhetsanläggningar. Bakgrunden till

variationerna kan t ex vara byarnas olika förutsättningar, förrättningslantmätarnas bedömningar och yrkanden från fastighetsägare i respektive by. Här hade en kommunal stödfunktion kunnat ge ett mer likformat resultat i den mån detta har varit önskvärt av fastighetsägarna.

Förrättningskostnaden har fördelats på de berörda fastigheterna och kostnaden har i de flesta fall legat på mellan 3000 och 5000 kr för en fastighet med ett fastboende hushåll och mindre för en fastighet med ett fritidshus. Variationerna har sin grund i hur mycket tid lantmätaren behövt lägga på förrättningen.

6.3 Kommunalt stöd till förvaltning av enskild väg

Flera av de beslut som tagits av politiken gällande stöd till förvaltning av enskild väg har överklagats och några har därvid blivit ogiltigförklarade i den rättsliga prövningen. Detta har resulterat i att det inte gått att införa olika delar de fattade besluten.

6.3.1 Bidrag till förrättningskostnaden

Kommunfullmäktige beslutade år 2017 om 50 % bidrag till förrättningskostnaden. Beslutet överklagades och upphävdes år 2020 av domstol.

Kommunfullmäktige beslutade 2021-02-15, § 8 om bidrag till förrättningskostnaden med 10 kr per meter väg. Beslutet har vunnit laga kraft, och bidraget har betalats ut till respektive samfällighetsförening som ansökt.

Kommunfullmäktige beslutade år 2022 om bidrag till förrättningskostnaden med 40 000 kr GA och 40 000 kr per Samfällighetsförening. Beslutet överklagades och upphävdes av domstol.

6.3.2 Regelverket för ekonomiskt bidrag till skötsel eller skötsel

Kommunfullmäktige beslutade, 2019-06-12, § 37, att anta ett Regelverk för ekonomiskt bidrag till skötsel eller skötsel. Regelverket har vunnit laga kraft.

Kommunfullmäktige beslutade, 2020-02-17, § 12, att anta ett mer generöst Regelverk för ekonomiskt bidrag till skötsel eller skötsel. (Regelverket som antogs i juni 2019 fanns en regel om att inte alla kategorier får sommarväghållning. I KF 2020-02-17 får dock alla vägtyper både vinter- och sommarunderhåll.) Beslutet överklagades och upphävdes av domstol.

Kommunfullmäktige beslutade 2025 att anta ett ytterligare mer generöst Regelverk för ekonomiskt bidrag till skötsel eller skötsel. Beslutet överklagades och föll i första instans, ett beslut som kommunen överklagat.

6.3.3 Regelverk för stöd till upprustning

Kommunfullmäktige beslutade 2025 att anta Regelverk för stöd till upprustning. Beslutet överklagades och föll i första instans, ett beslut som kommunen överklagat.

6.3.4 Upphörande av 1972 års beslut

Kommunfullmäktige beslöt år 2022 att beslutet från 1972 om övertagande av den enskilda väghållning som ombesörjts av vägföreningar m fl har i beslut 2022 upphört att gälla från 1 juni 2025. Beslutet har vunnit laga kraft.

Efter 2025-06-01 har kommunen dock under en övergångsperiod fortsatt utföra väghållningsuppgifter i samma omfattning som tidigare.

7 Nuläge

7.1 Hållbar och rättssäker förvaltning av enskild väg

I och med färdigställandet av Lantmäteriförrättningarna har samtliga identifierade problem, i den del som rör hållbar och rättssäker förvaltning enligt kapitel 5 Problembeskrivning, avhjälpts (punkt 1-5).

7.1.1 Vägens delägarkretsen är inaktuell

Lantmäteriet har skapat en aktuell andelstalslängd för respektive anläggning/väg.

7.1.2 Fastighetsägarna saknar juridisk rätt till väg till sin fastighet

Fastighetsägarna har genom förrättningen skapat en juridisk rättighet för fastighetsägaren.

7.1.3 Bristande samarbete och dialog med vägs ägare. Kommunen saknar motpart att föra dialog med i frågor som rör respektive väg

En juridisk part med rätt att företräda fastighetsägarna i frågor som rör respektive väg har skapats.

7.1.4 Kommunen saknar lagstöd för vidta åtgärder på annans egendom såsom dikning, dikesslåtter, mm

En juridisk part med rättigheter till vägområdet har skapats. Kommunen kan erhålla erforderligt lagstöd genom att teckna avtal med den skapade samfällighetsföreningen.

7.1.5 Kommunen kan inte erhålla statsbidrag för enskild väg

Från den 1 januari 2026 träder en ny förordning i kraft och därför har Trafikverket tagit fram nya föreskrifter. Enligt de nya föreskrifterna kommer kommuners möjlighet att ta emot statsbidrag för enskild väg begränsas. I och med bildandet av Samfällighetsföreningar säkerställs att statsbidrag kan tas emot även fortsättningsvis.

7.2 Kommunalt stöd till förvaltningen av enskild väg

I och med nedanstående beslut har även samtliga identifierade problem, rörande att ”skapa en tydlighet i vilket kommunalt stöd som kan utgå till förvaltning av enskild väg” enligt kapitel 5 Problembeskrivning, avhjälpts (punkt 6-7).

7.2.1 Det är otydligt vad som ingår i kommunens engagemang i enskild väg

Kommunfullmäktige antog regler för kommunalt stöd till enskilda vägar och regler för kommunalt stöd till upprustning av vägar i beslutet, KF 2025-06-16, § 60. Detta beslut överklagades och Förvaltningsrätten i Falun upphävde kommunfullmäktiges beslut i en dom som meddelades 8 maj 2026, mål 3110-25.

Enligt laga kraft-vunnet regelverk 2019-06-12, § 37 utgår kommunalt stöd i form av skötsel eller ett ekonomiskt bidrag på 8 respektive 12 kronor per meter.

Kommunens avsikt är att kunna ge ett bidrag på 30 kronor per meter, oavsett vägkategori, enligt tabell under 3.2.1 i 2019 års regelverk. I övrigt gäller tillämpning enligt 2019 års regelverk. Beloppet om 30 kronor per meter gäller för innevarande år, 2026. Beloppen för kommande år fastställs i kommunplan.

Vad gäller kommunalt stöd till upprustning är det kommunens avsikt att fatta beslut om ett sådant vid kommunfullmäktiges sammanträde den 29 juni 2026. Upprustningsstöd kan utgå med upp till 50 % av redovisad faktisk kostnad.

7.2.2 Nivån på resurstilldelningen har inte räckt för att tillgodose önskad underhållsnivå

Kommunens direkta kostnader för stöd till förvaltning av enskilda vägar uppskattas av förvaltningen till cirka 10 miljoner kronor per år. Därutöver har kommunfullmäktige under senare år avsatt ytterligare 4 miljoner kronor per år i upprustningsstöd, som kan sökas av huvudman för enskilda vägar.

Utöver ovanstående tillkommer kostnader för bland annat overhead, finansiella kostnader och övriga relaterade kostnader.

7.3 Väghållningsorganisationer för enskild väg

Leksands kommun har nu etablerat kontakt med 79 samfällighetsföreningar som förvaltar enskild väg som kommunen sköter.

Nedanstående fyra områden (byar) har hos kommunen ansökt och beviljats alternativ organisation som ansvarig för väghållningen varför någon Lantmäteriförrättning inte genomförts på dessa platser.

- Ullvi
- Kullsbjörken

- Hedby
- Torrberg

Svagheten i den alternativa organisationen är att den saknar lagstöd för uttaxering, bygger på frivillighet och att alla fastighetsägare är överens. I en organisation med ibland över 100 fastighetsägare kan denna organisationsform bli arbetskrävande och utmanande.

Utöver ovanstående finns följande områden där arbete pågår:
-Insjöns vägar utreds
-En pågående lantmäteriförrättning (Södra Häradsbydgen, Västannor/Smedby, Hagen)

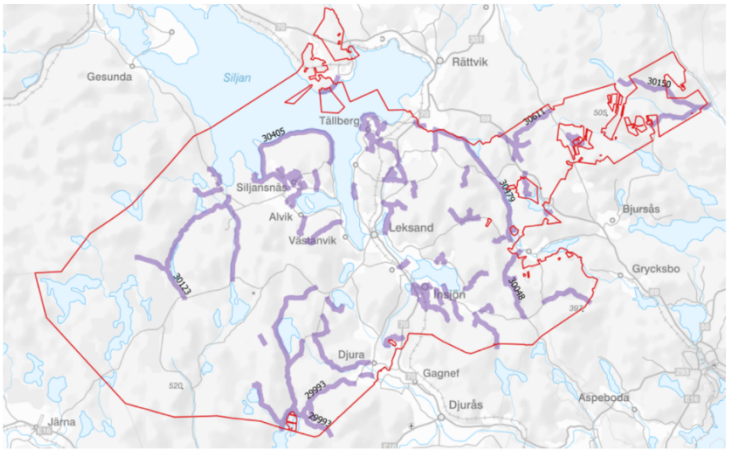


Karta över områden med bildade väghållningsorganisationer.
Gröna områden: GA och Samfällighetsförening bildad
Blåa områden: Alternativ väghållningsorganisation beviljad

7.4 Statsbidrag till vägar inom Leksands kommun

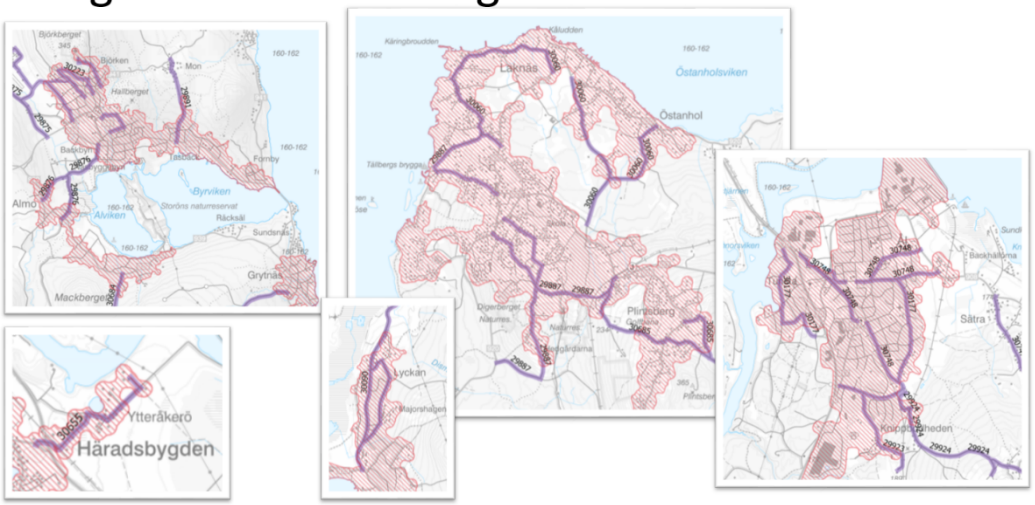
I de delar statligt stöd utgår till enskild väg som erhåller kommunalt stöd minskar det kommunala stödet i motsvarande grad.

Vägar med statligt driftsbidrag inom kommunen



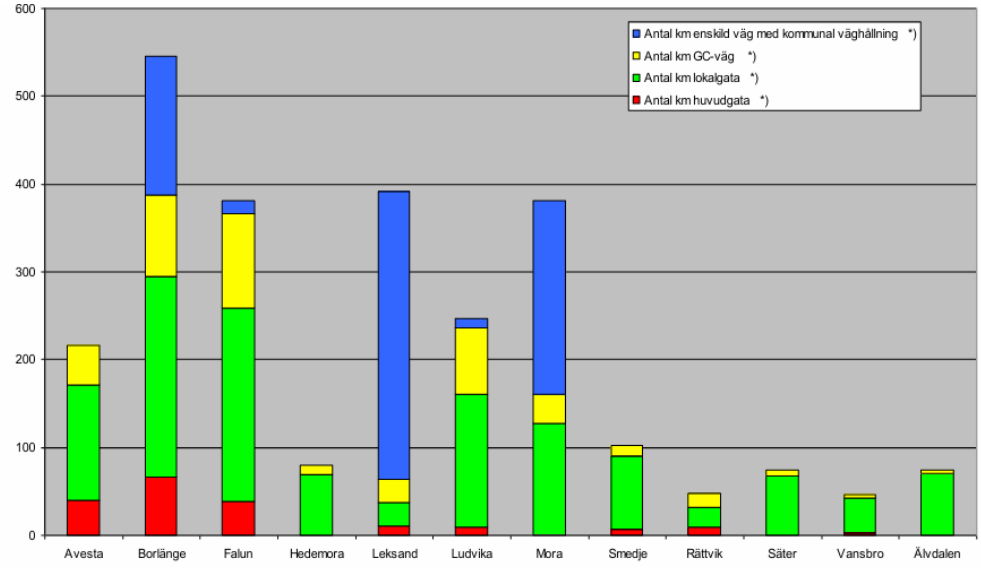
Totalt inom kommunen
271074 meter, varav
228429 meter med grus
42642 meter med asfalt

Vägar med statsbidrag i tätorter

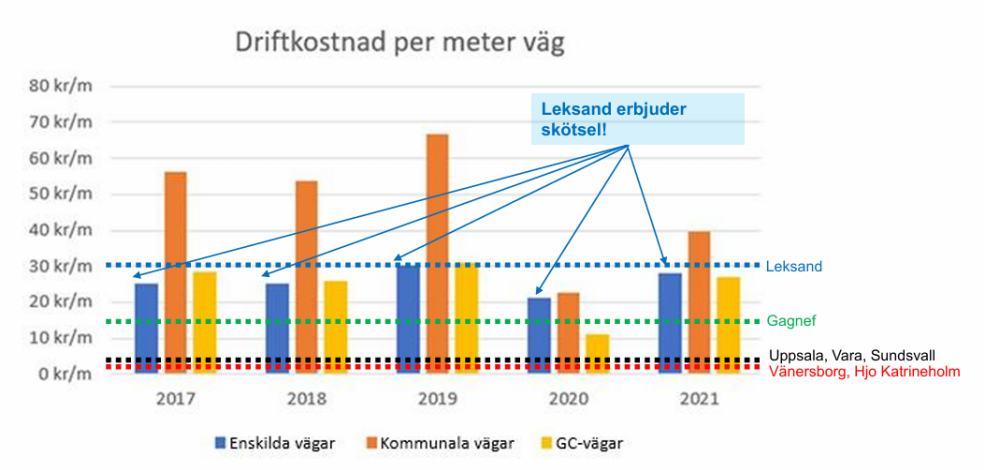


8 Jämförelser och nyckeltal

8.1 Antal kilometer enskild väg med kommunal väghållning



8.2 Driftkostnad per meter väg



8.3 Jämförelse med andra kommuner

Beredningen har haft samtal med företrädare för Härjedalens, Moras och Rättviks kommuner.

Den avgörande skillnaden mot Leksand är att i Rättvik och Mora har det hela tiden funnits fungerande vägorganisationer som företrätt vägs ägare.

I Härjedalen har vägar på landsbygden återlämnats till ”vägföreningarna” efter att kommunen åtgärdat brister som identifierats i samråd med vägföreningarna. Besiktning sker före och efter åtgärderna.

Mora har en organisation där kommunen sköter drift- och underhåll av 22 mil enskilda vägar.

I Rättvik ger kommunen bidrag till 25,3 mil enskild väg med 10,76 kr per meter.

Härjedalen ger stöd till 11,3 mil enskilda landsbygdsvägar med 1000 kronor per år och fastighet med fastboende. I Härjedalens tätorter har överlämningen pausats på obestämd tid och kommunen sköter vägarna som tidigare.

Beredningen har ännu inte haft kontakt med kommuner som valt att kommunalisera enskilda vägar i vissa områden och har därför ännu inte inhämtat erfarenheter på den processen.

8.4 REV enkät 2017

76 % av kommunerna ger bidrag till driften
28 % ger bidrag till investeringar
24 % ger inget bidrag alls

Tabellerna nedan visar de 10 kommunerna som ger högst bidrag (av de kommuner som svarat på enkäten).

Kommun	Driftbidrag miljoner kr	Enskilda Vägars andel av totala vägnätet i kommunen
Leksand	7,9	78 %
Kungsbacka	6,3	77 %
Varberg	5,0	76%
Ludvika	3,5	83%
Gävle	3,4	75%
Falun	3,3	81%
Kristianstad	3,3	70%
Vetlanda	2,9	80%
Uppsala	2,8	70%
Olofström	2,5	74%

Kommuner	Driftbidrag Kr/meter enskild väg enligt NVDB
Mölndal	6,20
Leksand	4,68
Kungsbacka	3,93
Båstad	3,91
Nacka	3,69
Ängelholm	2,84
Olofström	2,53
Varberg	2,39
Ystad	2,13
Eslöv	2,00

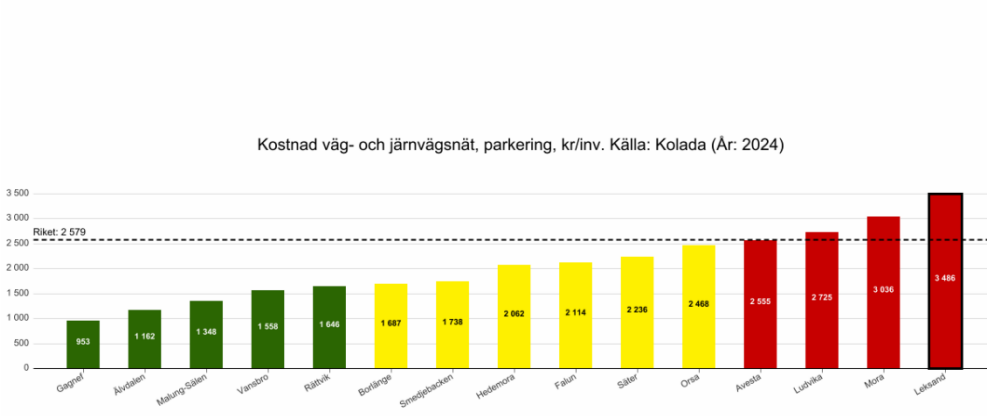
Kommuner	Investeringsbidrag Kr/meter enskild väg enligt NVDB
Upplands-Bro	1,49
Ängelholm	1,46
Sjöbo	1,20
Eslöv	1,02
Härryda	0,93
Leksand	0,89
Tingsryd	0,60
Karlstad	0,53
Kramfors	0,53
Luleå	0,43

Kommuner	Driftbidrag Kr/invånare
Leksand	521
Gagnef	227
Bjurholm	209
Olofström	195
Vindeln	194
Tingsryd	189
Övertorneå	189
Gullspång	162
Rättvik	158
Båstad	155

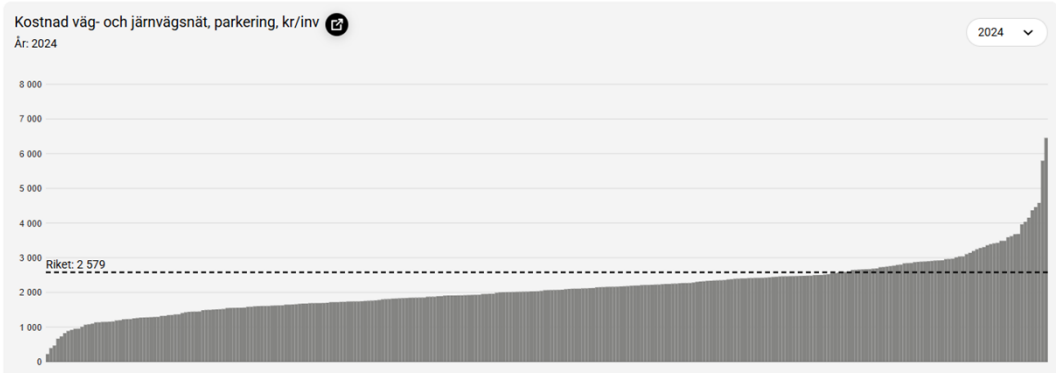
Kommuner	Investeringsbidrag Kr/invånare
Tingsryd	123
Leksand	99
Kramfors	65
Sunne	62
Sjöbo	62
Vaggeryd	49
Nordanstig	44
Vindeln	33
Ängelholm	32
Olofström	31

8.5 Kolada 2024

Bruttokostnad minus interna intäkter och försäljning till andra kommuner och regioner för väg- och järnvägsnät, parkering, dividerat med antal invånare totalt 31/12. Avser drift och underhåll av samt bidrag till statskommunala, kommunala och enskilda gator och vägar, cykel och gångvägar och järnvägar inklusive olika former av trafiksäkerhetsåtgärder. Kostnader för kommunal parkering förs också till denna verksamhet. Avser samtlig regi. Källa: SCB:s Räkenskapssammandrag.



Nyckeltal	Område	2024	2025	2026
Kostnad väg- och järnvägsnät, parkering, kr/inv	Leksand	3 486	3 236	



9 Det demokratiska perspektivet, folkinitativ och motioner

Den upplevda osäkerheten kring väghållningen har skapat en förtroendeklyfta mellan kommunen och dess invånare. Ett omfattande folkinitiativ har lett till beslutet om en rådgivande folkomröstning hösten 2026, vilket visar att det föreslagna tydliggörandet av ansvarsfördelning saknar lokal förankring. Samtidigt ligger nio motioner på samma tema obesvarade i fullmäktige. Problemet handlar således även om att återupprätta den demokratiska legitimiteten och finna en bred politisk samling.

10 Lärdomar hittills

Vid förändringen är förändringsledarskap en faktor som underskattats.

Med en utsedd förändringsledare hade kommunikationen med berörda kunnat fungera bättre.

Konsekvenser av detta bedömer beredningen inneburit i varierande grad inneburit:

- Det har saknats förståelse bland många berörda om varför förändringen är nödvändig.
- Det har därmed även saknats acceptans för att förändringen skulle vara nödvändig.
- Det har varit otydligt för berörda vilka konsekvenser förändringen kommer att få.
- Det har inte framgått vilka konsekvenser andra lösningar hade kunnat få och varför de inte bedömts vara lämpliga.

Att ta med sig i arbetet framåt:

- Berörda måste ges möjlighet att vara delaktiga.
- Fullmäktigeberedningen har konstaterat att det saknas tydliga definitioner för många begrepp inom väghållning. Beredningen kommer i sitt fortsatta arbete att ta fram en definitionsbeskrivning.