



2025-11-09

Till: Region Västerbotten

RUN 156-2025 – Yttrande över förslag till ny länsplan för transportinfrastruktur i Västerbottens län 2026–2037.

Synpunkter från Riksförbundet Enskilda Vägar

Allmänt

Det finns idag 60 000 mil väg i Sverige. 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 skogsbilvägar. Enskilda vägar som är en kilometer långa 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. För närvarande finns 22 500 väghållare som erhåller bidrag för 7 400 mil enskild väg. Resterande mil enskild väg bekostastas helt och hållet av de boende längs vägen trots den betydelse även dessa vägar har för den sammanhållna infrastrukturen i Sverige.

Av Förordningen (1997: 263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur framgår av 2 § att länsplanen skall upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region, vidare kan i läsas 3 a § läsas att länsplanen även får avse byggande och drift av enskilda vägar (Förordning 2010:137). De signaler som Riksförbundet nåtts av från såväl våra egna experter som Trafikverkets utredare för enskild väghållning visar ett stort behov av medel för bärighetshöjande åtgärder, se nedan angående BK4-reformen, och även för upprustning av broar.

Västerbottens län

I Västerbottens län finns som planförslaget redovisar ca 440 mil enskild väg med statsbidrag och därtill 3000 mil utan statsbidrag. Bidragen har påtagligt urholkats under senare år på grund av inflation och kraftigt ökade entreprenadkostnader.



Allmänt kan sägas att satsningar och utveckling av den infrastruktur som det enskilda vägnätet omfattar har positiva effekter för funktionen av jord- och skogsbruk samt övrigt lokalt näringsliv, som 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”.

Riksförbundet konstaterar att förslaget till länsplan avsätter 51 Mkr av totalt 1708 Mkr för åtgärder på enskilda vägar under perioden 2026-37. Utfallet är bättre än många andra län men fortfarande otillräckligt sett till de stora behov som finns. Vi ser positivt på att planen redovisar en helhetssyn där det enskilda vägnätet är en viktig del. Förslaget synliggör frågor som konsekvenserna av BK4-reformen och statsbidragens eftersläpning relativt kostnadsutvecklingen. Vi ser med förväntan fram mot vad den planerade systemanalysen kommer att redovisa om det enskilda vägnätet.

Avsnittet om medfinansiering av åtgärder på enskilda vägar redovisar den maximala bidragsdelen 70% av investeringskostnaden. Det bör påtalas att kostnaderna för privatpersoner kan bli väl så betungande även om den egna insatsen begränsas till 30%, inte minst sett till höstens omfattande skador i Västernorrlands län. Vägskador orsakade av extremväder kommer av allt att döma att bli en återkommande fråga att hantera för länets väghållare. Här behövs också ökat fokus på förebyggande åtgärder.

BK4-reformen

Riksförbundet vill här särskilt peka på den utmaning som såväl näringslivet som de enskilda väghållarna ställs inför när BK 4-reformen rullas ut.

2018 infördes den nya bärighetsklassen BK4, vilken tillåter ekipage med upp till 74 ton bruttovikt och upp till 11,5 tons drivaxellast (11,5 ton tillåts även på BK1). Införandet av BK4 är en av de viktigaste förbättringarna av reglerna för svensk väginfrastruktur på senare år, då BK4 ger - räknat per ton gods - minskade utsläpp, färre trafikolyckor, lägre vägslitage och lägre kostnader för både näringsliv och samhälle. Särskilt för skogsindustrin är möjligheten till högkapacitetstransporter mycket viktig. Samtidigt startar närmare 9 per 10 transporter av rundvirke ut från skogen på en enskild väg.

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 med minst 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.



Riksförbundet Enskilda Vägar

De enskilda vägarna ingår inte i det allmänna vägnätets bärighetsklasser. Men eftersom den absolut dominerande andelen skogstransporter startar på enskild väg behöver även det enskilda vägnätet rustas för tyngre transporter (BK4). Om inte detta sker så kommer antingen viktiga leveranskedjor att brytas för näringslivet, eller så kommer det ökade slitaget att medföra stora skador på de vägar som inte förstärkts för tyngre transporter.

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 bärförmåga för det marktryck som BK4-ekipage med 11,5 tons drivaxellast orsakar

Av ovanstående framgår att behovet av medel till upprustning av det enskilda vägnätet är såväl betydande som brådskande.

Sammanfattning

Det omfattande enskilda vägnät som finns inom länet har avgörande betydelse för boende och näringsliv utanför tätorter med kommunal eller statlig väghållning. Därför krävs en rejäl genomlysning av behovet av regionala medel för underhåll och upprustning av det enskilda vägnätet. En viktig del härav är att näringslivet och främst åkeribranschen ska kunna dra nytta fullt ut av BK 4-reformen.

Riksförbundet ser med tillfredsställelse att det enskilda vägnätet inkluderas i analysen av ekonomiska förutsättningar. Det är angeläget att analysen också följs upp i planens åtgärdsområden och prioriteringsprinciper och att detta resulterar i höjda anslag till de enskilda vägarna.

Östersund som ovan

Maria Sigfridsdotter

Ordförande

Lars Åstrand

Regionansvarig Norr

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 13800 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.