

# BULLETTINEN

RIKSFÖRBUNDET ENSKILDA VÄGARS MEDLEMSTIDNING

FRÅGOR TILL  
RIKSDAGSPARTIERNA  
INFÖR VALET  
**2022**

**VALEXTRA**



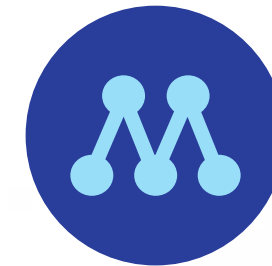


# FRÅGOR TILL RIKSDAGSPARTIERNA INFÖR VALET 2022



Inför riksdagsval brukar REV ge utrymme för riksdagspartierna att i REV-Bulletinen svara på frågor och beskriva sina förslag och synpunkter på utvecklingsmöjligheterna för den enskilda väghållningen. Liksom tidigare år så har förbundet också ställt några direkta frågor i för den enskilda väghållningen angelägna ämnen. Så här lyder REV:s frågor:

1. Efter ett tillkännagivande av Riksdagen 2019 har Regeringen låtit utreda REV:s förslag till förenklade regler för att bestämma andelstal för vägföreningar. Förslaget blir gällande lag den 1 juli 2022. Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklingar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde för fastighet och ändring av andelstal i en gemensamhetsanläggning?
2. Vad avser ni göra för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?
3. Knappt 8.000 mil enskilda vägar får statsbidrag från TRV. Genom bidraget så möjliggörs att det för allmänheten öppna vägnätet i vårt land närapå fördubblas genom att det utöver det statliga vägnätet om knappt 10.000 mil adderas en del av det omfattande enskilda vägnätet. Men, en stor del av dessa enskilda vägar är liksom det lågtrafikerade allmänna vägnätet i stort behov av bärighetshöjande åtgärder samt åtgärder för att kunna möta kommande större vattenföring i marker och vattendrag, som fordrar nya större vägtrummor och bättre dikningsåtgärder. Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder m.m.?
4. Trafikverkets stöd till den enskilda väghållningen är under avveckling. Den möjlighet som tidigare fanns för väghållare i framför allt glesbygden att kunna nyttja statens entreprenör för vinterväghållningstjänster är ett minne blott och för många väghållare är det numera svårt att hitta kostnadseffektiva lösningar på vinterväghållningsfrågan. Och antalet tjänstemän inom TRV som arbetar med bidragsgivning till enskild väghållning har blivit så få att det inte längre finns tid för platsbesök med möjlighet till direkta råd för den enskilda vägens drift, underhåll och förbättring vilket bland annat lett till att satsningar inom bidragdelen särskild drift har svårt att finna lämpliga objekt; statens medel för förbättringar av infrastrukturen har helt enkelt svårt att nå ut till behövande vägföreningar. Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?
5. Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda väghållningen?



## MODERATERNA

1. Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklingar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde och ändring av andelstal i en gemensamhetsanläggning?

Moderaterna anser att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhåll och reinvesteringar i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Sverige behöver en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet skall erbjuda en hållbar standard för bärighet och väghållningen måste fungera året runt. Myndigheternas tillämpning av regelverken skall syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar.

2. Vad avser ni göra för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?

Underhållsskulden på järnväg och väg uppgår idag till 77 miljarder kronor. Med regeringens politik kommer denna skuld att öka till över 100 miljarder kronor kommande planperiod fram till 2033. Det är en helt orimlig utveckling. Regeringen har inte prioriterat det svenska vägnätet. I stället har bara det senaste året hastigheten sänkt på 125 mil statlig väg till följd av bristfälligt underhåll. Arbetet att stärka viktiga vägar för tyngre lastbilar 77 ton, så kallade BK4, går långsamt. Sverige har en betydande underhållsskuld. Detta är exempel på en regering som inte förmår att värna jobb, tillväxt och miljö.

Moderaterna föreslår i vår följdmotion till regeringens infrastrukturpolitiska proposition 20 miljarder mer till underhåll av väg där både statliga och enskilda vägar ingår. Vi har varje år i opposition sedan 2014 avsatt mer pengar till vägunderhåll än regeringen. Om vi får väljarnas förtroende kommer vägunderhållet att vara prioriterat de närmaste fyra åren.

3. Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder?

Ja - Moderaterna vill att våra stora satsningar på vägunderhåll skall gynna höja den svenska vägstandard och bryta med dagens situation där vägarna - både statliga och enskilda - blir allt sämre bryts. Detta är en mycket viktig fråga för att hela Sverige skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt med jobb och tillväxt i hela landet.

4. Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?

Ja - Moderaterna anser att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhåll och reinvesteringar i det enskilda vägnätet utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Sverige behöver en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet.

5. Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda väghållningen?

Moderaterna har i vår kommittémotion om transporter föreslagit att Trafikverket skall få i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna. Vi konstaterar att enskilda människor och olika vägföreningar gör stora insatser för näringsliv och pendling. Vi vill rusta och bygga på den infrastruktur vi redan har. Det saknas inte pengar till infrastruktur under kommande planperiod men väl vettiga politiska prioriteringar. Moderaterna vill stärka det svenska vägnätet. Vi lovar inte allt till alla och säger nej till bland annat regeringens satsning på nya stambanor för höghastighetståg vars slutnota sannolikt inte kommer stanna vid 400 miljarder kronor. Underhåll av bland annat vägar går före.



## VÄNSTERPARTIET

1. Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklningar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde och ändring av andelstal i en gemensamhetsanläggning?

Ja, vi är beredda att överväga detta. Vänsterpartiet röstade ja till regeringens ovan nämnda förslag.

2. Vad avser ni göra för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?

Vänsterpartiet anslår 500 miljoner mer till vidmakthållande av vägar på landsbygden, jämfört med regeringens budget. Vi vill också förenkla beslutsgången så besluten flyttas närmare vägghållarna. Statens andel av det ekonomiska ansvaret borde vara större (dag 70 procent).

3. Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder?

Ja, det är rimligt. För att hela Sverige ska leva och både människor och företag ska kunna verka i hela landet behöver arbetet med att underhålla och rusta upp vägarna ute i landet prioriteras på ett helt annat sätt idag. Det är därför vi föreslår extra medel till vägunderhåll, pengar som också ska kunna användas till enskilda vägars underhåll.

4. Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?

Ja, det är hög tid att utvärdera Trafikverkets arbete sedan bildandet 2010. Vi måste ha fungerande väginfrastruktur i hela landet.

5. Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda vägghållningen?

Vänsterpartiet arbetar för en infrastruktur som minskar vår miljö- och klimatpåverkan. Vi anser att den infrastruktur vi har bör värdas väl och att det finns behov av ökade medel till drift och underhåll av våra vägar. Det är därför vi har föreslagit 500 miljoner kr extra till vägunderhåll i hela landet. Det är av stor betydelse, inte minst för landsbygden, att det statliga stödet för enskilda vägar når nivåer som bidrar till att åtgärda den underhållsbrist som finns.



## SVERIGEDEMOKRATERNA

1. Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklningar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde och ändring av andelstal i en gemensamhetsanläggning?

Vid behandling av proposition 2021/22:122 Ändring av andelstal i gemensamhetsanläggningar har vi ställt oss bakom regeringens förslag om att införa ett mer flexibelt sätt att ändra andelstal i gemensamhetsanläggningar. Regeringen anför i propositionen att förslaget emellertid kan medföra att den totala mängden ärenden hos lantmäterimyndigheterna kan komma att öka eftersom det kan antas att föreningar som i dag förlitar sig på informella överenskommelser i stället kommer att besluta om ändring enligt den nya bestämmelsen. Särskilt inledningsvis kan det antas att föreningar som under en längre tid avstått från att ändra andelstalen kan komma att använda sig av den nya bestämmelsen. För att det nya förfarandet att ändra andelstalen ska bli så enkelt och snabbt som möjligt för samfällighetsföreningarna anser vi att det behöver utvecklas en digital och effektiv process för lantmäterimyndighetens godkännandeprovning. Till exempel bör det utvecklas e-tjänster för provningsförfarandet. Det är en uppgift för regeringen att ta nödvändiga initiativ. Det vi nu anför bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Vad avser ni göra för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?

Utgångspunkten måste vara behoven och effekten när det gäller investeringarna. Sverigedemokraterna anslår i vårt budgetalternativ 500 miljoner kronor mer än regeringen för innevarande år rörande investeringar i infrastruktur gällande järnvägar och vägar. Vi anslår vidare 500 miljoner kronor mer än regeringen för innevarande år rörande för underhåll av järnväg och vägar.

3. Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder?

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. De enskilda vägarna utgör en viktig del av transporterna för en miljon människor som dagligen ska påbörja och avsluta sina resor till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter och många tunga transporter för både jord- och skogsbruk rullar på enskilda vägar. Sverigedemokraterna avsätter för övrigt 50 miljoner kronor mer än regeringen per år som stöd till underhåll av enskilda vägar.

4. Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?

Fram till april 2010 var ordningen för vägnätet underordnat Vägverket och ansvaret för järnvägsnätet var underordnat Banverket. Därefter har verksamheterna varit sammanslagna under Trafikverket. Efter tolv år av sammanslagning konstaterar vi att denna ordning inte har lett till de önskade synergieffekter som de som drev frågan om sammanslagning hade förespeglat. Sverigedemokraterna förordar därför en uppdelning av Trafikverket i ett Vägverk och ett Banverk. På så sätt ser vi att uppdraget blir tydligare avseende väg respektive järnväg.

5. Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda vägghållningen?

Vi har en hel kommittémotion som handlar just detta - Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem. Motionen går att finna i sin helhet på riksdagens hemsida.



# CENTERPARTIET

*1. Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklingar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde och ändring av andelstal i en gemensambetsanläggning?*

Ja - Centerpartiet har lyft behovet av förändring i anläggningslagen så att ersättningsreglerna görs dispositiva i enlighet med REV:s förslag. Detta framgår av vår reservation 1 i betänkandet 2021/-22: CU9 Fastighetsrätt, där vi menar att regeringen ska skynda på arbetet med att ta fram lagändringar som leder till enklare och snabbare hantering samt lägre förräkningskostnader för berörda samfällighetsföreningar.

*2. Vad avser ni göra för att komma till rätta med det efter-satta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?*

Inom ramen för Januariöverenskommelsen har Centerpartiet drivit på för och haft framgång i nivåhöjningar av underhållspengar både till statens finmaskiga vägnät samt till enskilda vägar i REV-strukturen. Centerpartiet anser att det ska lagstiftas om en "lägsta godtagbara standard" på statens finmaskiga vägnät.

*3. Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder?*

Ja - Centerpartiet vill stärka underhållet av de enskilda vägarna och se en satsning på både ökad bärighet/tillgänglighet, nyinvesteringar och underhåll. Att öka bärigheten på vägnätet är också en viktig del för att möjliggöra för tunga transporter och öka konkurrenskraften för svensk basindustri. De enskilda vägarna är mycket betydelsefulla ur ett godstransportperspektiv. Det är viktigt att också de enskilda vägarna inom ramen för respektive vägsamfällighets behov och ambition i framtiden omfattas av vägnät med bärighet enligt BK4. Det skulle gynna både svensk industri och övriga råvarutransporter.

*4. Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?*

Ja - Centerpartiet vill att det ska finnas både erforderlig rådgivning och ordentliga ersättningar till enskilda vägar för att möjliggöra bättre underhåll, snöröjning och halkbekämpning. Vi drev igenom ett tillkännagivande i Trafikuskottet och Riksdagen den 3 februari år 2022 som innebär att Trafikverket ska sköta upphandling av vinterväghållning på ett sådant sätt att vägsamfälligheter skal kunna upphandla vinterväghållning på ett effektivt sätt. Vi vill också att Trafikverket ska ändra kriterierna för fördelning av pengar till enskilda vägar på sådant sätt att större hänsyn tas till slitage på kustnära vägar och vägar till besöksplatser. REV har uppmärksammat oss på TRV:s nya och otillfredsställande organisation avseende rådgivning/syn av vägsamfälligheter, vi kommer att agera i frågan i syfte att uppnå ett bättre förhållande.

*5. Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda väghållningen?*

Ja - Centerpartiet satsar på vägunderhåll, gatubelysning, snöröjning, bensinstationer och de enskilda vägarna. Landsbygden ska vara en säker plats att bo på och köra bil på.

Centerpartiet satsade år 2022, 300 miljoner kronor mer än regeringen, för att via Trafikverket, kunna möta behovet av vägbelysningar där "ägandeskapet" för befintlig vägbelysning var oklart och därmed riskerade nedsläckning. Inom ramen för Januariöverbudet fick vi in viktiga insatser i form av bestående nivåhöjningar i statsbidrag till vägsamfälligheter, det var framförallt "bärighetsmedel". Dessa öronmärktes till att gå till enskilda vägar. Mellan år 2020 och 2022 ökade anslaget från drygt 1,2 miljarder till 1,4 miljarder tack vare den riktade satsningen som Centerpartiet drev. Utöver detta har Centerpartiet lagt ner ett stort arbete med att regelförändra så att pengar till vägsamfälligheterna går till vägunderhåll istället för administration. Denna regeländring, den s.k. "Finska modellen" som innebär en väsentlig lättning i form av att en föreningsstämma i stället för Lantmäteriet ges befogenhet att fastställa andelstal etc., träder ikraft den 1/7 2022.

Vidare ser vi fördelar med att stödet till de enskilda vägarna går till vägföreningar eftersom effektiviteten av vägunderhållet då blir bättre. Idag är en hel del av de enskilda vägföreningarna vilande men genom att statens bidrag till enskilda vägar når ut till de som har bäst koll på vägarna kommer pengarna att leda till en mer effektiv användning. Vi anser att det är bättre att stödet går direkt till vägföreningen än att kommunen själv tillgodogör sig statsbidraget med risk att det hamnar i den totala budgeten för kommunens vägunderhåll.

För 2022 satsade Centerpartiet 250 mnkr mer än regeringen på förstärkt underhåll av det finmaskiga vägnätet på landsbygden. För åren 2023-2024 satsade vi ytter-

ligare 150 mnkr per år. Vi hade också en särskild och riktad satsning på 50 mnkr 2022 till enskilda vägar samt ytterligare 150 mnkr per år för 2023-2024. Ett viktigt fokus i denna satsning är förbättrad plogning, men också tjälsäkkring och insatser för att stärka bärigheten.

Centerpartiet samlade en majoritet i Trafikuskottet den 3 februari för ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda samfälligheter. Snöröjningen har varit eftersatt med anledning av regelkrångel men nu kan detta lösas.



# MILJÖPARTIET

*1. Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklingar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde och ändring av andelstal i en gemensambetsanläggning?*

Miljöpartiet har länge velat se en översyn av hanteringen och möjligheterna till förändringar inom de lokala föreningarnas fördelning av andelstalen inom samfälligheten. Medan Miljöpartiet var i regering så utreddes frågan vilket resulterade i den proposition nuvarande regering sedan la fram i februari i år. Vi är glada att beslutet är fattat och är beredda att jobba vidare med frågan, men har ej tagit ställning till skrivelsen

*2. Vad avser ni göra för att komma till rätta med det efter-satta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?*

Den statliga finansieringen är viktig. Vi anser att den nuvarande nivån av medfinansiering är rimlig och att det är viktigt att den bibehålls.

*3. Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder?*

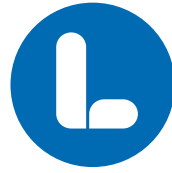
Miljöpartiet menar att de satsningar på BK4-åtgärder som nu genomförs slår fel och att istället för att priori-

tera tunga lastbilar på väg, behöver mer av godstrafiken gå via järnväg och sjöfart. Satsningarna på BK4 riskerar därför att slå fel där det dels lämnar mindre utrymme till viktiga satsningar på järnväg och sjöfart, dels att det blir en kostnadsökande spiral då tyngre lastbilar som medför ett betydligt större vägslitage leder också till avsevärt högre underhållskostnader. Vi ser dock att det finns stora behov av underhåll av vägar i hela landet, framför allt inom det perifera vägnätet, av vilket enskilda vägar utgör en viktig del. Vi ser det därför som mer prioriterat att lägga underhåll på dessa vägar än att lägga miljarder på utbyggnad av BK-4.

*4. Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?*

Vi ser att det fortsatt är viktigt att enskilda vägar får stöd. Miljöpartiet anser att Trafikverket behöver arbeta mer målstyrt för att vi ska kunna nå de transport- och klimatpolitiska mål som politiken har satt upp.

*5. Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda väghållningen?*  
Inte för tillfället.



## LIBERALERNA

*1. Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklningar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde och ändring av andelstal i en gemensambetsanläggning?*

Liberalerna stödjer förslaget och ställer oss bakom propositionen. Vi anser att regeringens lagförslag är angeläget för många som bor på landsbygden och i mindre orter och att det nuvarande regelverket inte är tillräckligt flexibelt och bidrar till de långa handläggningstiderna hos Lantmäteriet. Den föreslagna lagändringen som ger samfällighetsföreningar möjlighet att själva besluta om ändring av andelstalen i gemensambetsanläggningar är dock inte som enskild åtgärd tillräcklig för att korta handläggningstiderna. För att få bukt med de långa väntetiderna hos Lantmäteriet behövs ytterligare åtgärder. Det kan vidare finnas en risk för att den nya regeln om att genomföra en ändring av andelstalen kan komma att lägga en stor administrativ börda på samfällighetsföreningarna. Vi kommer att följa utvecklingen och återkomma i frågan om det finns skäl för det.

*2. Vad avser ni göra för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?*

Under lång tid har vägarna nedprioriterats genom minskat vägunderhåll, vilket har fått konsekvenser i hela landet. De delar som främst påverkats är det lågtrafikerade landsbygdsvägnätet, som ligger längre ned i Trafikverkets prioritering. Det slår hårdast mot de delar av landet där bilen kan vara det enda alternativet för att transportera sig. En fortsatt satsning på underhåll och bärighetshöjande åtgärder på vägarna i hela landet med betydelse för näringslivets transporter är mycket angelägen, eftersom många av dessa vägar enligt nationella plan riskerar att vara i ännu sämre skick i slutet av planperioden. Regeringen bör därför skynda på utbyggnaden av BK4-vägarna för tyngre lastbilar och även tillåta längre lastbilar. Tyngre och längre lastbilar ger mer gods på färre bilar vilket främjar miljön, men ställer ökade krav på vägnätet. I vår budgetmotion för 2022 avsätter vi extra medel för att öka takten i vägunderhållet i syfte att minska olyckorna och

undvika tvingande nedsättningar av hastighetsbegränsningarna som i första hand beror på bristande underhåll.

*3. Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder?*

Trafikverket tar i vissa fall inte hänsyn till hur vältrafikerad en väg är och om den har ett stort allmänintresse och många menar att Trafikverkets olika regioner hanterar frågan olika. Den nuvarande väglagen (1971:948) är från 1971. Den lagstiftningen bör ses över och moderniseras så att den anpassas efter dagens förutsättningar med ökat resande och transporter. De enskilda vägarna får en mindre del av statsbidragen som ska bidra till att vägarna tillgodoser behoven och håller hög transportkvalitet. En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. De enskilda vägarna är en viktig del i detta och bör få ekonomiskt stöd för detta.

*4. Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?*

Liberalerna är kritiska. Staten bör även fortsättningsvis ta ett betydande ekonomiskt ansvar för att upprätthålla en god standard på det enskilda vägnätet, och myndigheternas tillämpning av regelverken bör syfta till att underlätta för underhåll och reinvestering av dessa vägar. Precis som nämns i frågan är t ex vinterväghållning ett återkommande problem, där en effektiv samordning av snöröjning på statliga, kommunal och enskilda vägar kan underlätta snöröjningen och sänka kostnaderna för väghållarna av det enskilda vägnätet. Liberalerna anser att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att se över upphandlingar med underentreprenörer så att det är möjligt att utföra snöröjning på både statliga och enskilda vägsamfälligheter.

*5. Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda väghållningen?*

Vi följer frågan vad ny teknik kan innebära för de enskil-

da vägarna. Användning av geostaket för att öka trafiksäkerheten utan att man behöver göra ingrepp i den fysiska vägbanan bör utredas specifikt för det enskilda vägnätet. Det kan ske t ex med information om gällande hastighet. Riksdagen har utrett landsbygdens mobilitet och autonoma fordon ses som en möjlighet att underlätta mobiliteten framöver. Autonoma fordon skulle kunna användas i kollektivtrafik och för leverans av post och varor. Detta ställer dock krav på bland annat vägmarkeringar. De enskilda vägarnas specifika villkor bör utredas för att de på ett tidigt stadium ska kunna beaktas vid ett införande av autonoma fordon.

Liberalerna anser också att landsbygdens behov av transporter alltid måste vara i centrum när en allmän väg görs

om till enskild väg. Det är viktigt att en indragning av allmän väg inte får innebära en övervältring av kostnader från staten till kommunerna eller enskilda fastighetsägare. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) överenskommelse med Trafikverket, som slår fast att staten bör ha ansvar för allmänna vägar på landsbygden och för ett övergripande vägnät i tätort, är betydelsefull för ansvarsfördelningen. Kommunerna bör ha huvudansvar för väghållningen i tätorter och enskilda väghållare ansvar för vägar på landsbygd som främst är till nytta för enskilda. Många kommuner upplever att ansvarsfördelningen är otydlig och att indragning av allmän väg till enskild väg inte alltid är förutsägbar. Här skulle vi vilja se förtydliganden.



## SOCIALDEMOKRATERNA

*1. Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklningar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde och ändring av andelstal i en gemensambetsanläggning?*

Utifrån den socialdemokratiska regeringens proposition beslutade Riksdagen i slutet av april om Ändring av andelstal i gemensambetsanläggningar som börjar gälla den 1 juli 2022. Förändringarna ger ett mer flexibelt sätt att ändra andelstal i gemensambetsanläggningar.

*2. Vad avser ni göra för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?*

På landsbygden är väl underhållna vägar av särskilt stor betydelse, därför vill vi utöka satsningarna på vägar på landsbygden vilket vi också har gjort genom att tillföra extra satsningar på det enskilda vägnätet. I och med vår ändringsbudgeten 2019 tillfördes 66 miljoner kronor för

drift av enskild väg med syfte att stärka möjligheterna för Trafikverket att betala bidrag för särskilda driftåtgärder för att förbättra de enskilda vägarnas bärighet och funktion. 2020 utökades och förlängdes satsningen med 118 miljoner kronor per år för perioden 2020–2022, alltså totalt 354 miljoner kronor.

För nästan ett år sedan presenterade regeringen en infrastrukturproposition med en rekordstor satsning på vägunderhåll – 197 miljarder kronor vilket var en höjning med 33 miljarder jämfört med den tidigare planen. Den slutgiltiga nationella planen kommer regeringen att ta beslut om i juni i år.

Regeringen har vid flera tillfällen gjort ytterligare satsningar på vägunderhåll, bland annat genom att öronmärka pengar till det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Detta gjordes senast i budgetpropositionen för 2022 då vägunderhållet utökades med 750 miljoner kronor.

3. *Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder?*

Trafikverket har möjlighet att bevilja särskilt driftbidrag till vissa underhålls- och upprustningsåtgärder. Vi avvaktar nu regeringens slutliga nationella trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportinfrastrukturen under de närmaste elva åren.

4. *Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?*

Den socialdemokratiska regeringen vill att hela Sverige ska växa, leva och utvecklas och ett väl fungerande transportsystem är en viktig del i samhällsbygget. Regeringen har systematiskt satsat på vägunderhåll, både gällande nationella plan, i budgetpropositioner och i den infrastrukturproposition (prop. 2020/21:151) som presenterades

i april 2021. Det har bland annat inneburit att pengar har öronmärkts för underhållsåtgärder på det finmaskiga vägnätet på landsbygden men även att stödet till enskild väghållning ökade med totalt 420 miljoner kronor under perioden 2019–2022. Trafikverket har regeringens uppdrag att administrera statsbidraget för drift av enskilda vägar.

5. *Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda väghållningen?*

En god tillgänglighet i hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet samt för att få ett Sverige som håller ihop. Regeringen har därför, under perioden 2016–2022, gjort riktade satsningar på bland annat underhåll av vägar i landsbygd som omfattar totalt 700 miljoner kronor samt utökat bidraget för drift av enskild väg med totalt 420 miljoner kronor.

finansierat vilket leder till stora brister samt i värsta fall även till sänkta hastigheter. Utöver regeringens budgetförslag hösten 2021 ökar vi anslagen för enskild väg med 125 miljoner kronor 2022, 130 miljoner kronor 2023 och 210 miljoner kronor 2024.

3. *Avser ni verka för att det enskilda vägnätet också ska kunna få del av kommande statliga extra satsningar på bärighetshöjande åtgärder?*

Ja vi anser att man även skall kunna rusta upp enskilda vägar för att på så sätt förbättra bärigheten inom hela trafiksystemet.

4. *Avser ni verka för en ny inriktning för Trafikverket; att det blir en myndighet med uppdraget att det ska finnas en fungerande väginfrastruktur i hela landet?*

Vi anser att myndigheten skall vara restriktiv med att föra över väg till enskild väg då det leder till att en del medborgare får ta ett större ansvar än andra medborgare

för vägar som i många fall används av alla medborgare. Därutöver anser vi att myndigheten skall vara ett stöd till vägföreningarna så att man tillsammans och i samverkan kan se till att vi har ett väl fungerande väg nät i vårt avlånga land. I vårt landsbygdspolitiska handlingsprogram lyfts frågan om myndighetsutövning i ett eget kapitel då det är så väsentligt för hela samhällets funktion med god myndighetsutövning.

5. *Har ni i övrigt några förslag eller idéer för att förenkla och förbättra för den enskilda väghållningen?*

Vi ökar anslagen till enskilda vägar och utöver det vill vi få till en annan ordning avseende eventuell juridisk prövning när trafikverket vill flytta över en väg till enskild väg. Vid tvist går dessa ärenden idag till regeringen för avgörande och det anser inte vi är rimligt då regeringen samtidigt är trafikverkets uppdragsgivare. Vi vill därför se en ordning där t.ex. enskild miljödomstol eller kammarkollegiet hanterar denna typ av ärendet. En sådan förändring kommer att öka rättsäkereten.



## KRISTDEMOKRATERNA

1. *Avser ni nu stödja REV:s förslag i skrivelse till Regeringskansliet om ytterligare förenklingar av ersättningsreglerna vid inträde/utträde och ändring av andelstal i en gemensamhetsanläggning?*

Det förslag som REV lagt fram syns i allt väsentligt vara överensstämmande med allmänhetens uppfattning att myndighetsutövning skall ske så skyndsamt och för medborgare/verksamheter så smidigt som möjligt. Samtidigt måste man vara medveten om risken att de andelsäga-

re som ev. känner sig överkörda av resten av föreningen kommer att överklaga och då riskerar det bli en än mer utdragen och dyr process.

2. *Vad avser ni göra för att komma till rätta med det eftersatta underhållet av det lågtrafikerade allmänna vägnätet?*

Vi är det parti i riksdagen som har avsatt störst budget för underhåll av vägar vi har också ökat anslagen till enskilda vägar. Vår uppfattning är att vägnätet är kraftigt under-





MEDLEMSKAP  
**900 SEK**  
+ 65 kronor per km årligen  
**FÖRSÄKRING INGÅR**