TRAFIKVERKET

Beläggning på enskild väg med statsbidrag

Trafikverket
Web: trafikverket.se
Dokumenttitel: Beläggning på enskild väg med statsbidrag
Dokumentdatum: 2026-05-01
Version: 1.0
Kontaktperson: Carl Nyström, utredare Enskilda vägar
Publikationsnummer: 2026:061
ISBN: 978-91-8045-567-1
Foto och illustration: Trafikverket, Mostphotos Lars Johansson

Innehåll

Beläggning på enskild väg med statsbidrag 5

Förutsättningar för beläggning 5

Avvattning – en grundförutsättning 6

Vägtrummor 6

Bärighet och förstärkning av vägen 7

Beläggningsmetoder 8

- Tankbeläggning 8
- Indränkt makadam (IM) 8
- Ytbehandling 9
- Försegling 9
- Beläggning med varmmassa 9

Stödkant 10

Skötsel och underhåll 11

- Ytbehandling och försegling på belagd väg 11

Broar på enskild väg 12

Bidrag och kostnader 13

Checklista inför beläggning 14

Övriga publikationer från Trafikverket 16

Beläggning på enskild väg med statsbidrag

Att belägga en enskild väg kan innebära en tydlig standardhöjning och förbättrad framkomlighet. För att beläggningen ska bli långsiktigt hållbar krävs dock att vägen har rätt förutsättningar. I de flesta fall behövs olika typer av förarbeten innan beläggning kan utföras. Dessa varierar i omfattning beroende på vägens skick.

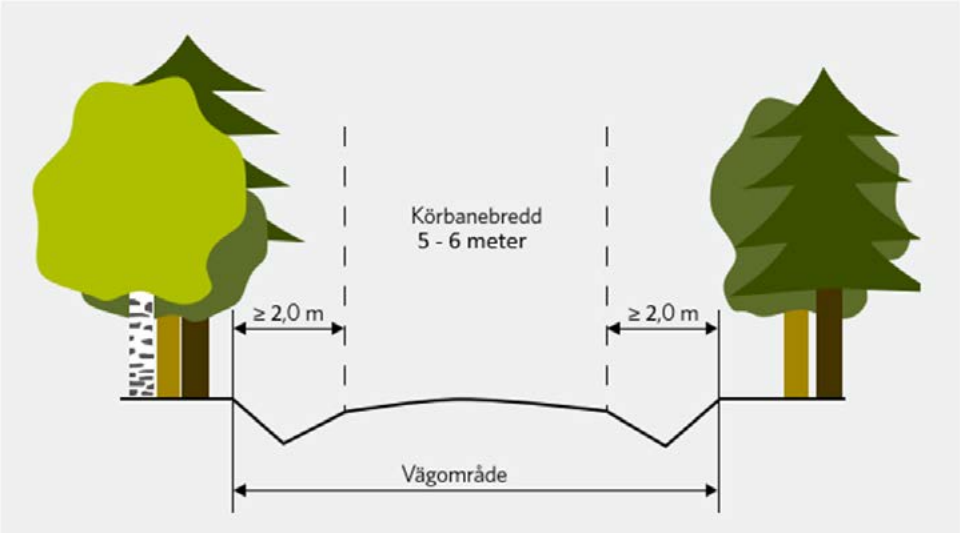
Vägar med bristande bärighet, särskilt under tjällossningsperioden, kan kräva omfattande förstärknings- och dikningsåtgärder. Därför bör behovet av förarbeten alltid utredas av sakkunnig innan beslut om beläggning fattas. På så sätt minskas risken för framtida skador och kostsamt underhåll.

Anläggningsbeslut

Innan man påbörjar utredningen av vägens förutsättningar bör det även kontrolleras att det inte finns några hinder i anläggningsbeslutet för att tillföra ett bundet slitlager.

Förutsättningar för beläggning

För vägar i trafikklass hög kan det vara aktuellt att överväga ett bundet slitlager. Vägen bör då vara minst 5 meter bred för att beläggningen ska fungera på ett tillfredsställande sätt.



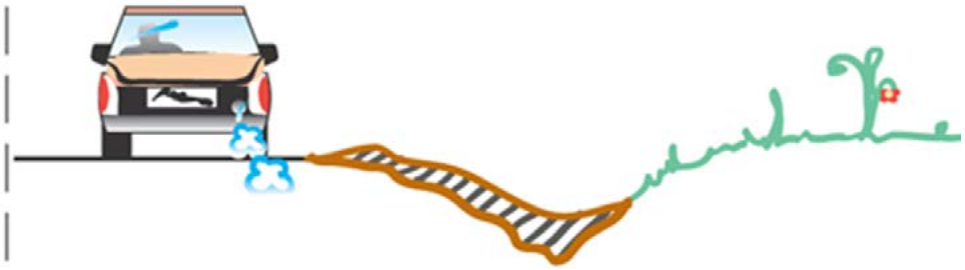
Avvattning – en grundförutsättning

God avvattning är en grundförutsättning för en hållbar beläggning. Innan beslut om beläggning fattas ska det säkerställas att vägen har väl fungerande diken med rätt släntlutning och tillräcklig kapacitet.

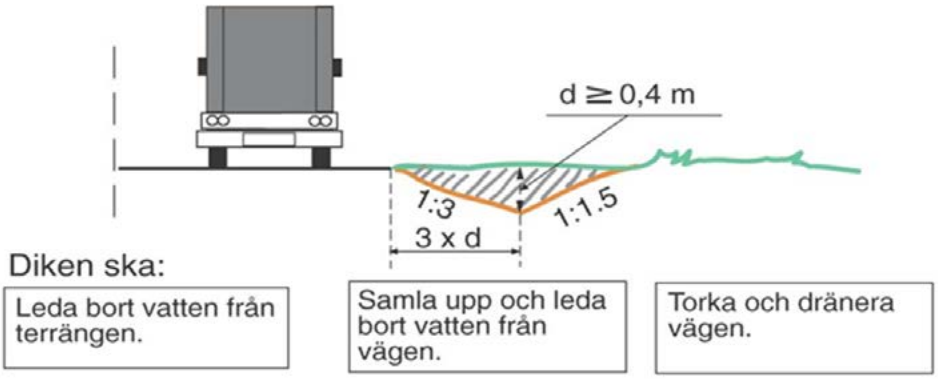
Vid behov bör sakkunnig anlitas för att utreda vilka åtgärder som krävs.

Dikesrensning

En väg behöver dikesrensas med en intervall på 5-7 år så de får tillbaka sin ursprungliga form och funktion.

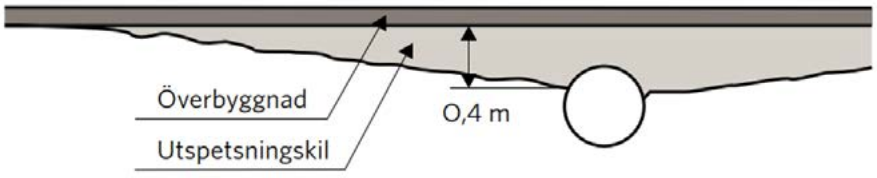


Dikning



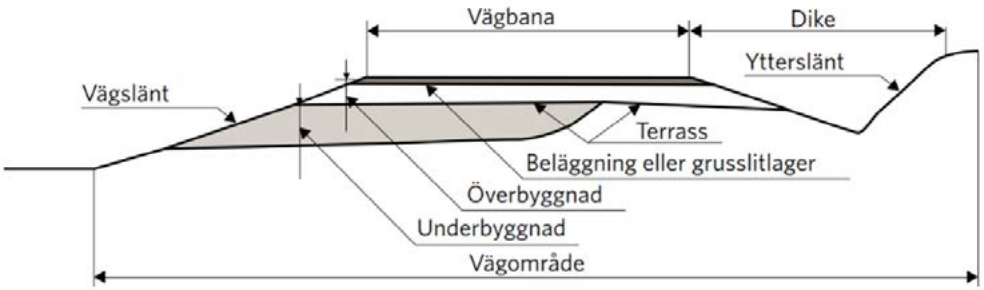
Vägtrummor

Vägtrummor ska kontrolleras och säkerställas vara i gott skick. Trummor som är igensatta, skadade eller underdimensionerade bör rensas eller bytas ut. Vid utbyte kan det vara motiverat att öka dimensionen, förutsatt att dikena klarar den ökade vattenmängden och att kraven på fyllnadshöjd mellan trumma och vägyta uppfylls.



Bärighet och förstärkning av vägen

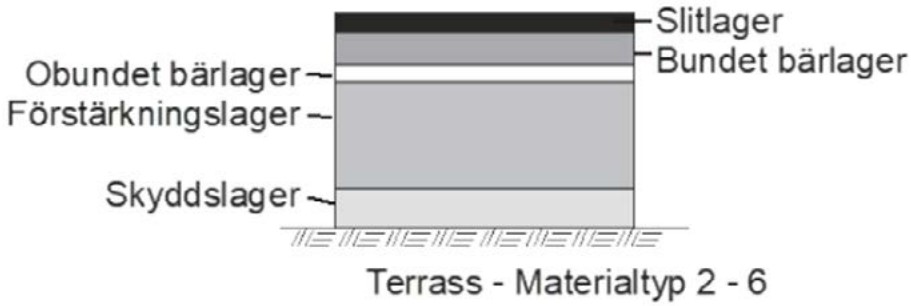
Om vägen har återkommande problem vid tjällossning eller sträckor med otillräcklig bärighet behöver dessa åtgärdas innan beläggning utförs. Finns större stenar i vägkroppen ska dessa avlägsnas före beläggningsarbetet.



Det finns flera metoder för att förstärka en väg:

Infräsning med makadam är en metod där grovt stenmaterial tillsätts och fräses ner i befintlig vägkropp. Detta förbättrar bärigheten, ökar stabiliteten och minskar vägens känslighet för tjälpåverkan.

Figur 4-3 Principiell uppbyggnad av överbyggnad



Ett annat alternativ är att förbättra vägens överbyggnad med ett sk. förstärkningslager exempelvis fraktion 0–60 bergkross eller grövre, som därefter kompletteras med ett bärlager 0–32 bergkross. Beroende på val av beläggningsmetod kan även ett slitlager av 0–16 bergkross behöva läggas.

Beläggningsmetoder

Tankbeläggning

Tankbeläggning är en beläggningstyp där bindemedel och stenmaterial sprids separat på vägen och blandas direkt på plats. Bindemedlet värms till cirka 60–80 °C medan stenmaterialet inte värms upp. Fördelarna med tankbeläggning är att metoden är kostnadseffektiv och i många fall har lång livslängd. Utförandet går snabbt jämfört med beläggningar av varm- eller halvvarm massa och beläggningen kan ha en viss självläkande effekt under sommarhalvåret.

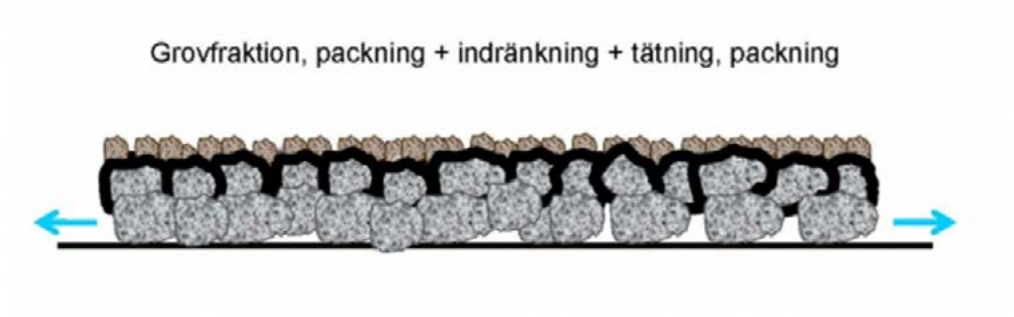
Nackdelar är risken för stenskott under och efter utförandet samt att vägen behöver sopas flera gånger efter att beläggningen utförts. Tankbeläggning är också känslig för vridningar och kan blöda vid höga sommartemperaturer.

Vanliga varianter av tankbeläggning är:

Indränkt makadam (IM)

Ett makadamlager, normalt 30–60 mm, läggs ut och dränks med bindemedel. Därefter täcks ytan med makadam 4–8 mm.

IMT (indränkt makadam tät) innebär att ytan även täcks med ett tunnare lager, exempelvis 2–5 mm, för ökad täthet.



Ytbehandling

Bindemedel sprids först för att täta sprickor och krackeleringar. Därefter sprids makadam 4–8 mm som slitlager. Metoden bör endast användas på vägar som redan har en beläggning i grunden. Ytbehandling kan med fördel kombineras med lagning av sprickor, kanter och slaghål innan utförande.

Försegling

En förebyggande åtgärd där ett tunt lager bindemedel tätar mindre sprickor och krackeleringar. Ytan grusas därefter med makadam 2–5 mm.

Beläggning med varmmassa

Beläggning med varmmassa är lämplig för vägar med högre trafikmängder och en hög andel tunga fordon. Metoden ställer dock högre krav på vägens underbyggnad och är därför inte alltid det bästa valet för enskilda vägar. Massan tillverkas i asfaltverk där stenmaterial och bindemedel blandas vid temperaturer över 120 °C. Ofta tillsätts returasfalt för att möjliggöra återanvändning av material.

Beläggningen läggs ut med asfaltläggare och packas med vältar.

Vanliga slitlager är:

- Tät asfaltbetong (ABT) – ger en slät och tät yta
- Stenrik asfaltbetong (ABS) – ger en grövre yta med hög slitstyrka

Generellt gäller att ju grövre stenmaterial, desto bättre slitstyrka.

Stödkant

En stödkant är viktigt att man gör i samband med beläggningen dels för trafiksäkerheten samt att den skyddar så inte beläggningskanten skadas när bilar och lastbilar mötts.

Skötsel och underhåll

En belagd väg är inte underhållsfri. Vatten är vägens största fiende och därför är det viktigt att löpande säkerställa god avvattning genom dikesrensning och kantskärning.

Den belagda vägen bör sopas på våren för att avlägsna grus och vegetation som annars binder fukt och kan förkorta beläggningens livslängd.

Om krackeleringar eller slaghål börjar uppstå kan det vara ett tecken på att vatten står kvar i vägkroppen och att dikning eller annan åtgärd krävs. Skador bör lagas så snart som möjligt, exempelvis med snabellagning. Vid större sträckor kan en HP-27 vara mer lämplig.

Kanthäng och större slaghål lagas med en så kallad sprider. Samtidigt bör man utreda eventuella bärighets- och avvattningsproblem.

Ytbehandling och försegling på belagd väg

När beläggningen har några år på nacken kan det vara aktuellt att lägga ett nytt slitlager, exempelvis Y1B 4–8, för att förlänga livslängden. Alternativt kan en försegling med 2–5 mm makadam utföras som en förebyggande åtgärd. Försegling bör genomföras innan beläggningen blivit alltför nedbruten.

Broar på enskild väg

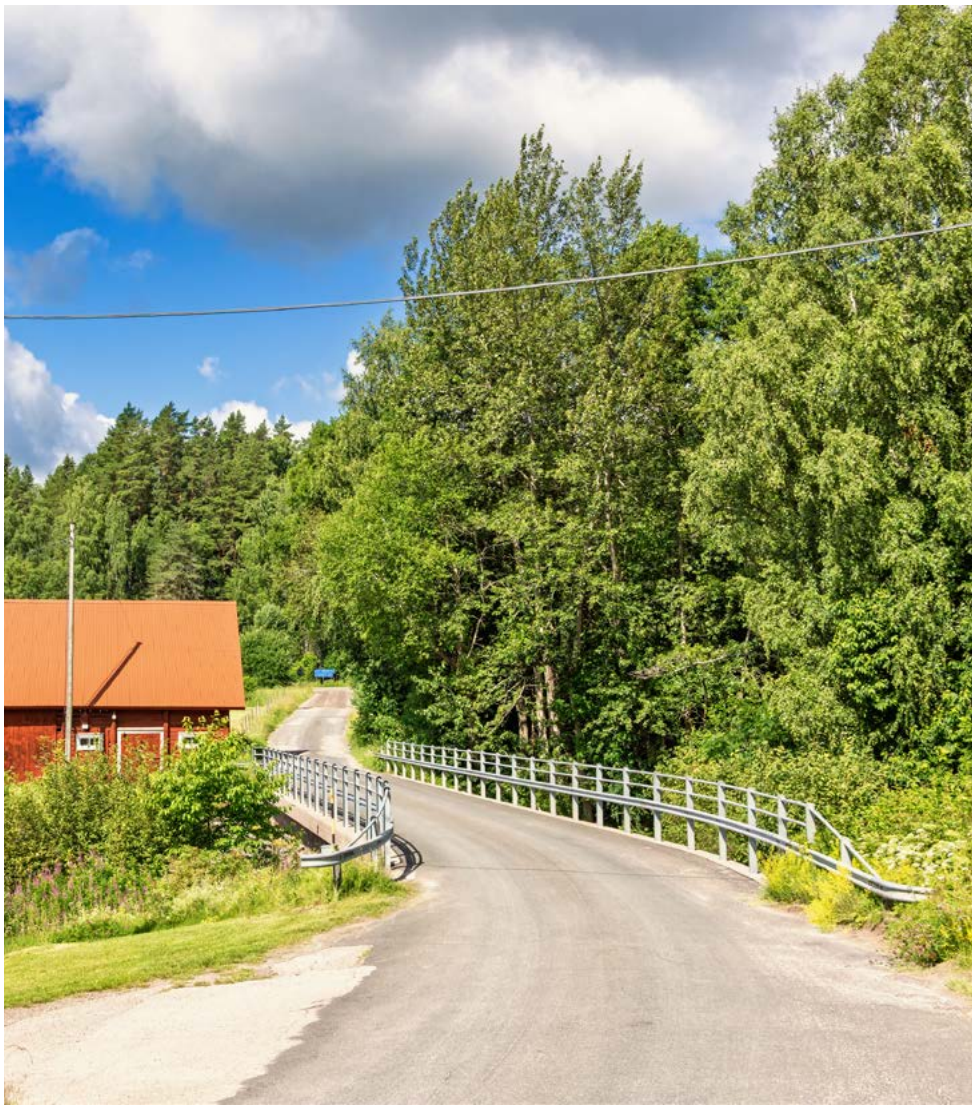
Reparationer av broar på enskilda vägar med vägbidrag ska följa Trafikverkets infrastrukturregelverk med grund i TRVINFRA-00226, *Bro och broliknande konstruktion, Allmänna krav.*

Beläggning av bro **ska alltid** verifieras mot ritningsunderlag.

Ökad beläggningstjocklek s.k. ”överbeläggning” är inte undantagen kontroll av konstruktionsredovisning och kräver ny utredning av brons bärighet, överbeläggning kan påverka brons fastställda bärighet. Fräsning utförs nor-malt i samtliga fall av farbana och anslutningar, vägens avvattning säkerställs.

Det är viktigt att kontrollera underliggande konstruktion, såsom tätskikt och isolering innan ny beläggning utförs.

Bro med träfarbana beläggs ej.

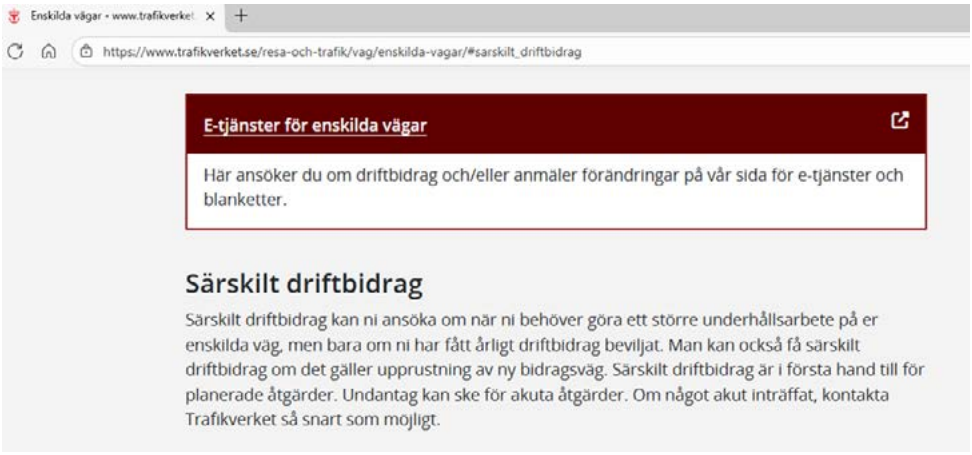


Bidrag och kostnader

Bidrag för att belägga eller lägga om en enskild väg med årligt vägbidrag lämnas endast till vägar i trafikklass hög.

Kostnader för exempelvis snabellagning och HP-27 räknas som löpande underhåll och ingår i det årliga vägbidraget, vilket innebär att man inte kan söka särskilt vägbidrag för dessa åtgärder.

Har man en belagd väg i trafikklass låg eller mellan har man ingen bidragsrätt för beläggningsåtgärder. Det är därför viktigt att vara medveten om att stora underhållskostnader kan uppstå i framtiden utan möjlighet till bidrag. För vägar i dessa trafikklasser kan det därför vara klokt att fondera pengar för att täcka framtida kostnader.



Bidrag lämnas i mån av medel och prioritering, bidrag lämnas inte till arbeten som påbörjats före formellt beslut om bidrag.

Ansökan om bidrag kan göras via Trafikverkets E-tjänstportal.

Checklista inför beläggning

Denna checklista är avsedd som stöd för väghållare innan beslut om beläggning fattas. Samtliga punkter bör gås igenom för att säkerställa att det är rätt beslut att belägga vägen.

1. Förutsättningar

☐ Är vägens trafikklass hög?

☐ Är vägen tillräckligt bred (rekommenderat minst 5 meter)?

☐ Är beläggning rätt åtgärd utifrån vägens funktion och användning?

☐ Kontrollerat att det inte föreligger några hinder i anläggningsbeslutet?

---

2. Avvattning

☐ Finns väl fungerande diken längs hela sträckan?

☐ Har diken rätt lutning och tillräcklig kapacitet?

☐ Finns behov av dikesrensning eller kantskärning innan beläggning?

☐ Finns inga sträckor där vatten riskerar att bli stående i vägkroppen?

---

3. Vägtrummor

☐ Är samtliga vägtrummor kontrollerade?

☐ Är trummorna fria från igensättningar och i gott skick?

☐ Finns behov av utbyte eller dimensionering upp till större trumma?

☐ Uppfylls kraven på fyllnadshöjd mellan trumma och vägyta?

---

4. Bärighet och förstärkning

☐ Finns sträckor med återkommande tjälproblem?

☐ Finns partier med otillräcklig bärighet eller sättningar?

☐ Är behov av förstärkningsåtgärder utrett av sakkunnig?

☐ Är större stenar i vägkroppen avlägsnade?

---

5. Val av beläggningsmetod

☐ Är beläggningsmetod vald utifrån trafikmängd och användning?

☐ Är för- och nackdelar med vald metod kända?

☐ Är eventuella risker (stenskott, blödning, vridning) beaktade?

☐ Finns plan för sopning och efterarbete efter utförd beläggning?

---

6. Skötsel och framtida underhåll

☐ Finns underhållsplan för löpande dikesrensning och kantskärning?

☐ Finns rutiner för vårsopning av belagd väg?

☐ Finns underhållsplan för uppkommande sprickor och slaghål?

☐ Finns stödkant?

---

7. Broar och särskilda konstruktioner

☐ Finns bro eller annan konstruktion på sträckan?

☐ Kontrollera att bron inte har träfarbana.

☐ Är orsak (tätskikt,isolering,avvattning) till beläggningsskadan utredd?

☐ Är brons beläggningstjocklek kontrollerad mot ritning?

☐ Vid avsaknad av ritning, utred beläggningstjocklek.

☐ Tar offerten upp fräsning/justering?

☐ Säkerställ vägen avvattning (kantskärning,vägprofil) i anslutning till bron.

☐ Följer eventuella åtgärder Trafikverkets regelverk (TRVINFRA-00226)

---

8. Beslut och genomförande

☐ Är alla nödvändiga förarbeten genomförda?

☐ Är kostnader och finansiering klarlagda?

☐ Är rätt kompetens involverad vid projektering och utförande?

☐ Har ni sökt bidrag och fått formellt beslut om bidrag före arbetet påbörjats?

Övriga publikationer från Trafikverket

Du hittar fler publikationer på vår webbplats – som en samlad resurs för kunskap, utveckling och fortsatt arbete framåt.

Råd om skötsel av enskilda vägar:
Enskilda vägar - www.trafikverket.se

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

TRAFIKVERKET. PUBLIKATIONSNUMMER: 2026-61. ISBN: 978-91-8045-567-1. UTGÅVA: 1. APRIL 2026. PRODUKTION: GRAFISK FORM. TRYCKERI: TRYCKERI: MULTIPLAY SOLUTIONS . FOTO: TRAFIKVERKET, MOSTPHOTOS.