

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till landsvägslag och till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att det stiftas en ny lag om allmänna vägar, en landsvägslag. Den ersätter 1954 års lag om allmänna vägar samt lagen om rätt till förutvarande vägområde. Samtidigt görs vissa små ändringar i markanvändnings- och bygglagen, i fastighetsregisterlagen och i naturvårdslagen.

Lagstiftningen om allmänna vägar revideras så, att den motsvarar rådande förhållanden. De allmänna vägarna skall bli landsvägar för vilka staten alltid ansvarar som väghållare. Vägförvaltningen skall vara väghållningsmyndighet. Användningen av landsvägarna skall alltjämt vara avgiftsfri. Landsvägarna skall beroende på sin trafikmässiga betydelse delas in i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar. En del av landsvägarna skall anges vara nationellt viktiga högkvalitetsvägar. Landsvägarna skall som en del av trafiksystemet erbjuda fungerande och trygga transportförbindelser som motsvarar trafik- och transportbehoven och som främjar en hållbar utveckling i hela landet. Det föreslås inte några ändringar i landsvägsnätets omfattning.

Förutsättningarna för att förbättra en landsväg och anlägga en ny landsväg preciseras. När en landsväg byggs skall i synnerhet trafiksäkerheten, vägens trafikmässiga och tekniska funktionsförmåga samt miljöaspekterna beaktas. Förhållandet mellan planeringen av en väg och planläggningen bibehålls med vissa preciseringar oförändrade. Öppenheten och växelverkan vid planeringen av en väg utvecklas och den krets som har rätt att söka ändring utvidgas.

Landsvägarna skall hållas i ett tillfredsstäl-

lande skick med hänsyn till allmän trafik. När nivån på underhållet fastställs skall trafikvolymen och arten av trafik, vägens trafikmässiga betydelse samt väderlek och förutsebara förändringar i väderleken, tiden på dygnet och andra omständigheter beaktas. Bestämmelserna om skyddsområden och fri-siktsområden vid landsvägarna preciseras och nya bestämmelser ges om reklam invid vägarna. Tillståndsmyndighetens uppgifter, som för närvarande hör till de regionala miljöcentralerna, överförs till Vägförvaltningen.

I stället för nuvarande vägrätt skall väghållaren få äganderätt till vägområdena. När lagen träder i kraft får väghållaren dessutom i regel äganderätt till befintliga vägområden och till biområden som finns i omedelbar anslutning till vägen. I vissa fall, t.ex. när vägen går genom en tunnel, grundas en vägrätt för landsvägen.

När en landsväg dras in skall Vägförvaltningens underhållningsskyldighet fortsätta under en viss övergångsperiod om vägen används som enskild väg.

Landsvägsförrättningen, som den allmänna vägförrättningen skall kallas, utvecklas genom att bestämmelserna om ägoregleringar revideras. För att påskynda erhållandet av ersättningar kan inlösningen delas upp på två landsvägsförrättningar, om detta är ändamålsenligt med tanke på antalet ärenden som skall avgöras eller deras art.

Landsvägslagen och de lagändringar som hänför sig till den avses träda i kraft ungefär sex månader efter det att lagarna har antagits och blivit stadfästa.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	5
1. Inledning.....	5
2. Nuläge	5
2.1. Lagstiftning och praxis.....	5
Utvecklingen av lagstiftningen om vägtrafikleder.....	5
Allmänna vägar	5
Gator och andra trafikleder i städer.....	7
Enskilda vägar	7
Situationen för tillfället	8
Allmänna vägar	8
Väghållningsansvar	8
Väghållare	8
Vägavgifter.....	9
Planering av väg	9
Markanvändningsbegränsningar gällande vägkanter	9
Möjligheter att påverka	10
Anslutning till allmän väg.....	10
Förvärv av områden samt ersättningar.....	10
Indragna väg- och biområden	11
2.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet	11
2.3. Bedömning av nuläget	13
Från anläggande till underhåll.....	13
Från sektorplanering till trafiksystemplanering	13
Upphandlingsförfarandena utvecklas.....	14
Miljöfrågorna betonas.....	14
Europeiska unionens inverkan på väghållningen.....	15
Den regionala utvecklingen och väghållningen.....	16
Allmän väg och väghållare	17
Vägområde	17
Vägrätt eller äganderätt.....	17
Nya vägbyggnadslösningar	18
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen	18
3.1. Mål och medel	18
3.2. De viktigaste förslagen	19
Förutsättningarna för att utveckla vägnätet.....	19
Allmänna vägar	19
Väg- och biområden	21
Anläggande och indragning av väg samt allmän trafik	21
Markanvändningsbegränsningar gällande områden utanför vägområdet.....	22
Lantbruksanslutningar och snöskoterleder	24

Äganderätt till vägområden.....	25
Vägförrättningsförfarande	27
Vägavgifter.....	27
4. Propositionens verkningar.....	28
4.1. Ekonomiska verkningar	28
4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal.....	29
4.3. Miljökonsekvenser.....	29
4.4. Verkningar för medborgarna.....	30
4.5. Verkningar i fråga om trafiksäkerheten	30
4.6. Verkningar i fråga om utvecklandet av regionerna	30
4.7. Verkningar för företagen.....	30
5. Beredningen av propositionen.....	30
5.1. Beredningsskeden	30
5.2. Utlåtanden	31
6. Andra omständigheter som inverkar på propositionen	31
6.1. Genomförda lagstiftningsreformer	31
Finlands grundlag.....	31
Markanvändnings- och bygglagen.....	31
Lagen om Vägförvaltningen och lagen om Vägverket	31
Förvaltningslagen	32
Lag om ett förvaltningsförsök i Kajanaland.....	32
Lag om ett informationssystem för väg- och gatunätet.....	32
6.2. Aktuella lagstiftningsprojekt	32
6.3. Verkningar av internationella avtal och förpliktelser.....	32
DETALJMOTIVERING.....	34
1. Lagförslag.....	34
1.1. Landsvägslag.....	34
1 kap. Allmänna bestämmelser.....	34
2 kap. Planering av landsväg	42
3 kap. Underhåll av landsväg, tillfälliga trafikarrangemang samt anslutningar och övriga åtgärder som gäller landsvägen.....	50
4 kap. Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför landsvägsområdet	55
5 kap. Förvärv av områden samt ersättningar	59
6 kap. Upphörande och indragning av landsväg samt indragning av biområde.....	70
7 kap. Särskilda bestämmelser	73
8 kap. Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser	77
1.2. Markanvändnings- och bygglagen	80
1.3. Fastighetsregisterlagen.....	80
1.4. Naturvårdslagen	81
2. Närmare bestämmelser och föreskrifter.....	81
3. Ikraftträdande.....	81
4. Lagstiftningsordning	81

Egendomsskydd.....	81
Ansvar för miljön	84
Rättsskydd.....	84
LAGFÖRSLAGEN.....	85
Landsvägslag.....	85
om ändring av markanvändnings- och bygglagen.....	110
om ändring av 2 § fastighetsregisterlagen.....	111
om ändring av 36 § naturvårdslagen	111
BILAGA.....	112
PARALLELLTEXTER.....	112
om ändring av markanvändnings- och bygglagen.....	112
om ändring av 2 § fastighetsregisterlagen.....	113
om ändring av 36 § naturvårdslagen	114

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Vägtrafiken bildar huvuddelen av trafiken i Finland. Den utgör 93 % av persontrafiken och 68 % av godstrafiken. Ca 65 % av vägtrafiken hänför sig till nätet av allmänna vägar och resten till gator och enskilda vägar. När det gäller persontrafiken har det förts statistik över den trafik som sker med bil. Dessutom har den lätta trafiken, t.ex. cykling och gång, stor betydelse på gatunätet samt på allmänna vägar i tätorter och i deras omedelbara närhet.

Det fanns 78 197 km allmän väg vid utgången av 2003, varav 8 572 km var riksvägar, 4 686 km stamvägar, 28 473 km andra landsvägar och 36 466 km bygdevägar. Totalt 18 108 km av vägarna var permanentbelagda. Det finns i genomsnitt 15 m allmän väg per finländare. Värdet på vägegendomen uppgår till ca 15 miljarder euro.

Fram till utgången av år 2000 var det samma myndighet, vägverket, som ansvarade för de allmänna vägarna och som fungerade som väghållningsorganisation. Från ingången av 2001 särskiljdes väghållningsmyndigheten till Vägförvaltningen samtidigt som Vägverket inrättades för väghållningens operativa uppgifter. Vägförvaltningen upphandlar genom konkurrensutsättning produkter och tjänster inom väghållningen av Vägverket och andra leverantörer.

Riksdagen styr årligen väghållningen genom budgetbeslut. Riktlinjerna för väghållningens verksamhets- och ekonomiplaner granskas årligen. Riktlinjerna för väghållningen 2015 är en långsiktig strategisk plan för väghållningen. Ett av de centrala målen med den är att nå en med tanke på hela trafiksystemet ändamålsenlig, ekonomisk och effektiv väghållning. Det läggs stor vikt vid trafiksäkerheten och miljökonsekvenserna. När det gäller väghållningen ligger tyngdpunkten på säkerställandet av att vägarna dagligen är i farbart skick. Grunderna för planeringen av hela trafiken på lång sikt

framgår av kommunikationsministeriets handling ”Kohti älykästä ja kestäväää liikennettä 2025”.

Utöver normerna på författningsnivå har väghållningen reglerats genom både kommunikationsministeriets och väghållningsmyndighetens beslut och anvisningar.

Anslagen för väghållningen uppgår årligen till ca 750 miljoner euro, varav ca 500 miljoner euro används för basväghållningen och 150 miljoner euro för utvecklingsinvesteringar. För betalningar av ersättningar i enlighet med lagen om allmänna vägar (243/1954) används årligen ca 25 miljoner euro.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

Utvecklingen av lagstiftningen om vägtrafikleder

Allmänna vägar

Sedan gammalt har skyldigheten att bygga och underhålla vägar och broar ankommit på markägarna som en offentligrättslig skyldighet. Kretsen av väghållningsskyldiga utvidgades genom en förordning av den 15 januari 1883 som gällde vägars och broars byggande och underhåll på landet. Genom förordningen ålades industrianläggningar och lägenheter utan mantal att delta i väghållningen i fråga om allmänna vägar. Statsmakten deltog i kostnaderna för väghållningen närmast i form av nödhjälsarbete.

I och med att trafikförhållandena utvecklades blev det nödvändigt att omorganisera den belastning som väghållningen innebär. Genom den lag av den 11 oktober 1918 angående byggande och underhåll av vägar på landet (147/1918) tog staten på sig ansvaret för byggandet och underhållet av landsvägar. Ansvaret för väghållningen i fråga om byg-

devägar föll på dem som behövde bygdevägarna. Totalt 23 821 km vägar underhölls som landsvägar. Trots att statens tog på sig ansvaret för kostnaderna för landsvägarna ankom den egentliga landsvägshållningen på kommunernas vägnämnder. Vaghållningsarbetena lades ut på entreprenad till enskilda personer.

Sedan biltrafiken snabbt ökade och fordonen blev allt tyngre visade sig systemet enligt 1918 års lag vara ineffektivt. I synnerhet visade det sig vara oändamålsenligt att små entreprenörer skötte underhållet av landsvägarna. Entreprenörerna hade inte behövlig yrkeskunskap och inte några vägmaskiner. Inte heller kommunernas vägnämnder var alltid lämpade för sina uppgifter.

Vaghållningen i fråga om allmänna vägar omorganiserades genom den väglag (165/1927) som gavs den 3 maj 1927. De allmänna vägarna indelades i landsvägar som underhölls av staten, kommunalvägar som underhölls av kommunerna och byvägar som underhölls av vägdelägarna. Underhållet av landsvägar överfördes från kommunernas vägnämnder till länsstyrelserna och till de länsmän som löd under dem. Endast en del av landsvägarna, närmast landsvägar i närheten av tätorter, underhölls av en särskild myndighet för vaghållningen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. På de landsvägar som länsstyrelserna ansvarade för fortsatte systemet med entreprenörer. Det var möjligt att få statsbidrag för vaghållningen i fråga om kommunalvägar och byvägar. Väglagen gällde inte vägar på städernas områden. Med stöd av lagen underhölls vissa landsvägar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och vissa landsvägar av länsstyrelserna. Tudelningen ledde till en splittring i ordnandet och ledningen av arbetet samt i synnerhet när det gällde användningen av materiel och maskiner. Av denna orsak överfördes underhållet av de vägar som länsstyrelserna ansvarade för till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen från och med ingången av 1948. År 1950 fanns det 31 900 km landsväg.

Den snabba ökningen av fordonstrafiken resulterade i ett behov av att omvärdera fördelningen av den belastning som vägarna innebär. Vaghållningen i fråga om allmänna vägar ansågs vara en uppgift för staten. En-

ligt den lag om allmänna vägar (243/1954), nedan väglagen, som trädde i kraft vid ingången av 1958 ansvarade staten för kostnaderna för allmänna vägar när det gällde landsvägarna. År 1960 fanns det 37 466 km landsväg. Största delen av kommunalvägarna och byvägarna, ca 26 000 km, blev bygdevägar som underhölls av staten, dvs. av väg- och vattenbyggnadsverket. Kostnaderna för byggande och underhåll av bygdevägar delades mellan kommunen och staten, men staten var vaghållare också i fråga om bygdevägar. Kommunernas skyldighet att delta i kostnaderna för bygdevägar slopades genom lagen om ändring av lagen om allmänna vägar (1196/1994). Efter detta har staten ensam svarat för vaghållningen i fråga om allmänna vägar. Förfarandet för förvärv av vägområden enligt expropriationslagen (27/1898) ersattes med ett vägförrättningsförfarande och inlösen av områden med en nyttjanderätt som kallas vägrätt.

Den nuvarande väglagen har ändrats 20 gånger. Om man bortser från kostnaderna för vaghållningen har de viktigaste ändringarna gjorts genom den lag om ändring av lagen om allmänna vägar (342/1998) som innebar att bestämmelserna om planeringen av vägar samt om förvärv av områden och ersättningar reviderades.

I den nuvarande lagen används många termer för vaghållaren beroende på vilken vaghållningsorganisation som varit gällande vid respektive ändringstidpunkt. I lagen ingår 118 paragrafer, varav det sista kapitlet med 11 paragrafer gäller enbart ikraftträdande. Vid olika tidpunkter har sammanlagt ett trettio-tal paragrafer upphävts och en del av de punkter som upphävts har gällt hela kapitel.

I samband med att den nuvarande väglagen stiftades gavs en separat lag angående införande av lagen om allmänna vägar (244/1954). Denna lag har man inte behövt tillämpa sedan 1960-talet. Samtidigt stiftades i grundlagsordning en lag om rätt till förutvarande vägområde (245/1954). Likaså stiftades i grundlagsordning en lag om överlåtelse av vederlagsjord i samband med ägoreglering, som skall verkställas för allmän väg (246/1954) som sedan i samband med en revidering av bestämmelserna om ägoreglering i väglagen ändrades genom lag 45/1971. Det

är fråga om en fullmaktslag genom vilken det har givits rätt att genom en lag som stiftats i normal lagstiftningsordning utfärda bestämmelser om överföring av ägor som vederlagsjord från en fastighet till en annan i samband med en ägoreglering som verkställs för allmän väg. Fullmaktslagen gjorde det möjligt att stifta väglagen i normal lagstiftningsordning. Samtidigt med dessa lagar trädde också en förordning om allmänna vägar (482/1957), nedan vägförordningen, i kraft. Denna förordning har ändrats nio gånger. I vägförordningen ingår 71 paragrafer, av vilka 13 har upphävts. En del av bestämmelserna i förordningen gäller frågor som enligt grundlagen numera skall regleras genom lag. Med stöd av vägförordningen har den 4 mars 1988 givits trafikministeriets beslut om utrustningen av färjor på allmänna vägar och om tillsynen över färjdriften (221/1988) och med stöd av väglagen den 24 januari 2002 kommunikationsministeriets anvisningar om frisiktsområden vid allmänna vägar. I praktiken tillämpas för närvarande endast en del av bestämmelserna i väglagen och vägförordningen.

Gator och andra trafikleder i städer

Gatan har ursprungligen varit en trafikled inom stadsplaneområdet och ansvaret för byggandet och underhållet av gator har legat på tomtägarna. Sedermera blev byggandet av gator en skyldighet för staden och underhållet delades mellan tomtägaren och staden på det sätt som närmare bestäms i lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978). Byggnadsplanevägarna har varit en med gator jämförbar trafikled på byggnadsplaneområden. I och med att man i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) övergick till en detaljerad plan, detaljplanen, ändrades byggnadsplanevägarna till gator.

Sedan gammalt kunde städerna utanför stadsplaneområdena ha vägar som till sin natur var allmänna eftersom de förmedlade långväga trafik till stadsplaneområdet eller genom staden. För underhållet av dylika fortsättningar på landsvägar svarade staden till dess den nuvarande väglagen trädde i kraft, varvid de blev allmänna vägar. I och med

den byggnadslag (370/1958) som trädde i kraft den 1 juli 1959 kunde det finnas allmänna vägar inom ett stadsplaneområde. Enligt 36 § byggnadslagen var det möjligt att i stadsplan avsätta områden för sådana vägar som utgör direkta fortsättningar på allmänna vägar och är avsedda för genomfart- eller infartstrafik. Beskrivningen var mera allmän för byggnadsplaneområden än för stadsplaneområden. I 83 § 4 mom. markanvändnings- och bygglagen bestäms för hurudana allmänna vägar ett trafikområde kan anvisas inom detaljplaneområdet. Enligt bestämmelsen kan trafikområden för allmänna vägar anvisas för huvud-, stam- och regionvägar samt för vägar som förbinder dessa eller utgör fortsättning på dem och som betjänar i huvudsak annan trafik än lokal trafik.

Gator har ändrats till allmänna vägar och allmänna vägar till gator endast i enstaka fall.

Enskilda vägar

De enskilda vägarna bildar långvägigt den största gruppen av vägtrafikleder. För byggandet och underhållet av dem svarar de som använder vägen. Innan väghållningen i fråga om allmänna vägar förstatligades skiljde sig de allmänna och de enskilda vägarna inte från varandra i detta hänseende, eftersom väghållningen var knuten till markägandet. I den förordning från 1883 som gällde vägars och broars byggande och underhåll på landet indelades vägarna i allmänna vägar samt i sådana ägovägar som enskilda personer byggde och underhöll för eget behov. I förordningen ingick inte några bestämmelser om underhåll eller byggande av ägovägar. Den första lagen om enskilda vägar, lagen om ägovägar (167/1927), gavs samtidigt som 1927 års väglag. Ägovägarna var sådana enskilda vägar på landet av vilka en eller flera fastigheter hade varaktig nytta som farväg till gården eller för annat ändamål som hänförde sig till en ändamålsenlig användning av fastigheten. Enligt lagen om ägovägar var fastighetsägarna och innehavarna skyldiga att bygga och underhålla ägovägar. Väghållningen sköttes enligt vägdelningen, dvs. varje fastighet svarade för väghållningen på en viss vägdel.

Dessutom har det funnits bestämmelser om

grundande av en rätt att färdas på vägen i lagstiftningen om fastighetsbildning och i lagen angående vissa grannelagsförhållanden (26/1920).

Lagstiftningen om allmänna och enskilda vägar har också senare ändrats samtidigt. Trots att största delen av kommunalvägarna och byvägarna blev bygdevägar när den nuvarande väglagen trädde i kraft fanns det en risk för att en betydande del av de tidigare allmänna vägarna skulle bli enskilda vägar och beroende av de föråldrade bestämmelserna i lagen om ägovägar. Också i samband med kolonisationsverksamheten efter kriget grundades många enskilda vägar, varav endast en liten del blev bygdevägar. Vaghållningen i fråga om enskilda vägar ordnades genom den lag om enskilda vägar (358/1962) som trädde i kraft vid ingången av 1963 och som till stor del ändrad ännu är i kraft. Enligt denna lag svarar vägdelägarna för vaghållningen gemensamt i förhållande till nyttan av vägen. För att jämna ut vaghållningskostnaderna beviljas statsbidrag för vaghållningen i fråga om enskilda vägar. Likaså har kommunerna kunnat understöda enskilda vägar inom dess område.

Ärligen ändras i enstaka fall några enskilda vägar till allmänna vägar och vissa allmänna vägar eller delar av dem dras in, varvid de i allmänhet blir enskilda vägar.

Situationen för tillfället

Allmänna vägar

Enligt väglagen är landsvägar och bygdevägar allmänna vägar. En landsväg får anläggas om vägen prövas vara nödvändig för genomgående långväga samfärdsl eller för annan sådan allmän samfärdsl, som inte huvudsakligen är av endast lokal betydelse eller om vägen anses nödvändig för annat allmänt behov. En ny bygdeväg får anläggas, om den är nödvändig huvudsakligen för kommunens inre samfärdsl eller för annan sådan allmän samfärdsl, som är av endast lokal betydelse. En väg kan också vara en annan endast för samfärdsl av visst slag avsedd körväg eller gångstig eller väg, som används endast vintertid.

Till en väg hör körbana och övriga trafik-

banor samt de områden, anläggningar och anordningar som varaktigt behövs för deras bestånd och användning. Till en väg hänförs såsom dess biområden de områden och platser som är varaktigt behövliga, t.ex. platser för tagande av vaghållningsämnen, för vaghållningen behövliga särskilda byggnads- eller upplagsområden, allmänna parkerings- och lastningsområden samt rastplatser. En allmän väg kan indras eller begagnande av mark såsom vägs biområde förklarats ha upphört, om vägen eller biområdet till följd av att ny väg anlagts eller annars inte längre anses behövlig med hänsyn till allmän fördel.

Vaghållningsansvar

Enligt väglagen skall vägarna hållas i ett för samfärdsln tillfredsställande skick. Vintertid skall allmänna vägar hållas fria från hinder av snö och is i den utsträckning, som krävs för motorfordonstrafik, om inte vaghållningsmyndigheten på grund av samfärdslens ringa omfattning eller av andra särskilda skäl bestämmer, att en väg skall hållas i skick endast för samfärdsl med hästfordon eller att åtgärder för avlägsnande av sådana hinder inte skall vidtas. Vaghållningsansvaret och också annat skadeståndsansvar baserar sig på vållande. För att ansvar skall uppkomma förutsätts att det har begåtts ett fel eller gjorts en försummelse vid vaghållningen. Vaghållningsmyndigheten måste kunna visa att det inte funnits något fel eller någon försummelse. I rättspraxis har vaghållarens ansvar betonats.

Vaghållare

Staten är vaghållare beträffande såväl landsvägar som bygdevägar. Kommunikationsministeriet kan dock med kommunens samtycke förordna att kommunen är vaghållare. Där kommun är vaghållare, kan kommunikationsministeriet med kommunernas samtycke förordna att kommunen i den utsträckning som påkallas av särskilda ortsförhållanden skall vara vaghållare även inom annan kommuns område. Det har varit mycket sällsynt att kommunerna har förordnats att permanent vara vaghållare. Däremot har en kommun kunnat förordnas att vara

väghållare under den tid då vägen anläggs eller annars för en viss tid.

Vägavgifter

För användningen av allmänna vägar är det inte möjligt att uppbära avgift. Endast om särskilda skäl föreligger kan det genom förordning bestämmas att skälig gängse avgift skall uppbäras för utnyttjande av en frigående färja som hör till en allmän väg. Någon dylik förordning har dock inte givits.

Planering av väg

De planer som ingår i väglagen är utredningsplan och vägplan. Före utredningsplanen är det möjligt att göra olika inofficiella planer och utredningar.

Enligt väglagen skall en utredningsplan göras upp såvida inte projektets verkningar är ringa eller vägens sträckning och dess verkningar redan i tillräcklig mån har bestämts genom en laga kraft vunnit stadsplan eller en fastställd generalplan. En utredningsplan skall alltid göras upp när det är fråga om anläggande av motorvägar eller motortrafikleder eller betydande förbättringar av dem. I utredningsplanen skall anges de grundläggande trafikmässiga och tekniska lösningarna för vägen, vägens ungefärliga sträckning, dess verkningar och en preliminär kostnadsberäkning. Utredningsplanen tjänar till ledning vid upprättandet av vägplanen. Godkännandet av utredningsplanen innebär att området får en relativ byggnadsinskränkning.

Den detaljerade planen för ett vägprojekt är vägplanen. I den skall vägens sträckning och tvärsektion anges så att vägområdet vid behov kan utmärkas i terrängen. En vägplan kan även upprättas enbart för att bestämma ett vägområde, grunda ett biområde eller ange de enskilda vägar som är förenade med en allmän väg samt anslutningarna till denna.

I den lag om ändring av 10 § lagen om allmänna vägar (133/1999) som gavs i samband med att markanvändnings- och bygglagen stiftades föreskrevs om förhållandet mellan vägplaneringen och planläggningen. Enligt lagen skall planeringen av en väg grunda sig på en sådan plan enligt markanvändnings- och bygglagen där vägens läge och dess för-

hållande till den övriga områdesanvändningen har utretts. En väg får inte byggas i strid med detaljplanen. Vid planering och byggande av väg skall de riksomfattande målen för områdesanvändningen samt landskapsplanen och generalplanen beaktas så som bestäms i markanvändnings- och bygglagen. En väg kan dock planeras, om det med hänsyn till vägens karaktär är möjligt att tillräckligt väl i samarbete med kommunen, förbundet på landskapsnivå och den regionala miljöcentralen också utan en plan utreda vägens läge och dess förhållande till den övriga områdesanvändningen.

Medför utredningsplanen eller vägplanen behov av att ändra en plan, t.ex. en generalplan, får utredningsplanen eller vägplanen inte godkännas innan ändringen i fråga har godkänts eller fastställts, såvida denna inte är ringa.

Beslutet om godkännande av en utredningsplan förfaller om inte uppgörandet av vägplanen har inletts inom åtta år från utgången av det år under vilket utredningsplanen för projektet godkändes. Beslutet om godkännande av vägplanen förfaller, om vägarbetet inte har påbörjats inom fyra år från utgången av det år, under vilket vägplanen godkändes. Statsrådet kan av särskilda skäl förlänga giltighetstiden med högst fyra år.

Markanvändningsbegränsningar gällande vägkanter

De allmänna vägarna har verkningar också utanför vägområdet. Väglagen ger å ena sidan väghållningsmyndigheten vissa rättigheter att ingripa i markägarens egendom och å andra sidan begränsar den markägarens rätt att använda sin fastighet. På ett område utanför vägområdet (sidoområde) som sträcker sig två meter från yttre dikeskanten eller, om dike inte finns, tre meter från vägsläntens eller -skärningens yttre kant, har väghållningsmyndigheten rätt att avlägsna naturlig växtlighet och markhinder som skymmer den fria sikten samt att sätta upp trafikmärken. Byggnader får inte finnas på ett sidoområde.

Där en väg bildar kurva eller till en väg ansluter sig annan allmän väg eller allmäntrafikerad enskild väg eller vägen korsas av

järnväg, spårväg eller vattenväg, får byggnader inte finnas inom ett område där en begränsning av sikten medför fara för trafiken (frisiktsområde). På ett dylikt område har väghållningsmyndigheten rätt att avlägsna naturlig växtlighet och markhinder som skymmer sikten. Kommunikationsministeriet har den 24 januari 2002 meddelat anvisningar om frisiktsområden vid allmänna vägar. I dessa anvisningar ingår närmare bestämmelser om frisiktsområden och deras utsträckning i olika fall.

Det är förbjudet att ha byggnader inom vägens skyddsområde. Skyddsområdet sträcker sig till ett avstånd av minst 20 meter från mittlinjen på en landsvägs eller 12 meter från mittlinjen på en bygdevägs körbana. Av särskilda skäl kan i vägplanen eller genom den regionala miljöcentralens beslut avståndet ökas till högst 50 meter och invid en reservlandningsplats som hör till vägen till högst 300 meter.

Det är förbjudet att inom vägs sido-, skydds- eller frisiktsområde hålla upplag, stängsel eller annan anordning, vilka eller vilkas användande medför fara för samfärdseln eller olägenhet för väghållningen.

Den regionala miljöcentralens kan bevilja tillstånd till avvikelse från byggförbudet och vägdistriktet från förbudet mot upplag, stängsel eller annan anordning.

Möjligheter att påverka

Inledandet av vägplaneringen skall kungöras. Under den tid planeringsarbetet pågår skall markägarna och övriga sakägare samt de, vilkas boende, arbete eller övriga förhållanden planen kan inverka på, beredas tillfälle att framföra sin åsikt i saken. Detta kan ske genom ett personligt meddelande om förberedelserna, vid ett särskilt informationsmöte, genom att beredningsmaterialet framläggs efter det framläggandet kungjorts eller på något annat lämpligt sätt.

Fastighetens ägare och andra vilkas förmån eller rätt planen kan gälla skall beredas tillfälle att framställa anmärkningar om planen. Beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan skall delges offentligen. Den som är missnöjd med beslutet om godkännande kan söka ändring genom besvär på det

sätt som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996) om inte vägens sträckning och de tekniska lösningarna redan har godkänts i en laga kraft vunnen plan, t.ex. en generalplan, eller i en laga kraft vunnen utredningsplan.

Anslutning till allmän väg

Anslutning av en enskild väg till en allmän väg kräver i allmänhet tillstånd av väghållningsmyndigheten. Om det enligt vägplanen är förbjudet att göra en anslutning på andra ställen än vid de anslutningspunkter som anges i planen, kan väghållningsmyndigheten enligt prövning tillåta att en ny enskild väg ansluts till en dylik väg, ifall ett ändamålsenligt nyttjande av en fastighet det kräver och anslutningen inte förorsakar fara för trafiksäkerheten eller denna fara prövas vara ringa. Däremot skall tillstånd till anslutning till annan allmän väg beviljas om anslutningen behövs för nyttjandet av en fastighet och anslutningen samt dess läge är sådana att trafiksäkerheten inte äventyras.

En sådan anslutning som används uteslutande för körslor inom lant- eller skogsbruk (lantbruksanslutning) kräver inte tillstånd av väghållningsmyndigheten, förutsatt att anslutningen inte medför betydande fara för trafiksäkerheten. Byggandet av anslutningen skall dock anmälas till väghållningsmyndigheten och anslutningen skall göras i enlighet med väghållningsmyndighetens anvisningar.

Förvärv av områden samt ersättningar

Förvärv av områden som behövs för vägändamål baserar sig på vägplanen. Den är samtidigt en teknisk plan som anger både vägens sträckning och tekniska lösningar och en rättslig handling som berättigar till inlösen. En godkänd vägplan ger rätt att verkställa inlösen, vilket sker i en fastighetsförrättning med namnet allmän vägförrättning under ledning av en lantmäteringenjör. I samband med den tillträdesyn som hålls i samband med allmän vägförrättning får väghållaren vägrätt till väg- och biområdena. Vägrätten är en permanent nyttjanderätt som åsidosätter andra rättigheter som gäller fastigheten. Vägrättsområdena minskas från fastighetens ägoareal. Vid vägförrättningen vidtas

behövliga fastighetstekniska åtgärder och fastställs ersättningen för förluster, men och skador enligt principen om full ersättning. Om ersättningarna för specialobjekt, t.ex. byggda fastigheter, har det i allmänhet ingåtts ett avtal mellan markägaren och Vägförvaltningen.

Indragna väg- och biområden

Bestämmelser om överföring av ett förutvarande vägområde och om förfarandet i anslutning därtill ingår i lagen om rätt till förutvarande vägområde. Indragna vägområden övergår inom detaljplaneområden och områden som är belagda med byggförbud för utarbetande av en deltaljplan till kommunen i fråga. På andra områden fogas vägområdena till invidliggande fastigheter med iakttagande av mittlinjesprincipen. Om vägen behövs som enskild väg får den utan ersättning användas för detta ändamål. Ett biområde som dragits in skall vid allmän vägförrättning bestämmas höra till den fastighet från vilken det har tagits för vägändamål eller, om denna fastighet inte längre finns, till den fastighet för vilken den bäst lämpar sig lokalt.

2.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Väghållningen i fråga om allmänna vägar är statens uppgift i nästan alla länder. I västländerna har man i allt högre grad övergått till beställare-producent-organisationer, där en statlig myndighet fungerar som väghållningsmyndighet och beställare av väghållning. Den statliga vägmyndigheten beställer de operativa uppgifterna inom väghållningen av utomstående aktörer.

Den nuvarande lag som gäller allmänna vägar i Sverige, väglagen (1971:948), trädde i kraft vid ingången av 1972. I huvudsak är det staten som är väghållare för de allmänna vägarna i Sverige. Vägverket handhar väghållningen för statens räkning. Vägverket har också uppgifter som gäller trafiksäkerhet, körkort och registrering av fordon samt miljöfrågor som är knutna till vägtransportsystemet. Vägverket har en mera omfattande roll än Vägförvaltningen i Finland eftersom Vägverket också har tillsyn över kommuner-

nas väghållning.

Innehållsmässigt liknar väglagen den väglag vi har i Finland. Väghållaren har vägrätt till vägområdena, dvs. rätt att utan hinder av någon annans rätt bestämma om områdets användning samt att tillgodogöra sig områdets alster och naturtillgångar. Vägrätt uppkommer sedan väghållaren tagit vägområdet i anspråk.

När en ny väg planeras genomförs först en förstudie, därefter en vägutredning, som behövs för valet av vägsträckning, och till sist en arbetsplan av vilken det markområde som behövs för vägen framgår. Vägverket bereder dessa i samarbete med länsstyrelsen. Bestämmelserna om bedömningen av miljökonsekvenserna i miljöbalken tillämpas också. När arbetsplanen bereds hörs också berörda fastighetsägare och myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Förhandlingar skall alltid föras med miljöförmyndigheterna. Vägverket (huvudkontoret) fastställer arbetsplanen. När en väg förbättras är förfarandet något enklare, men markägaren skall alltid beredas tillfälle att yttra sig. Bestämmelserna om vägkanter och begagnande av vägar samt om ersättningarna till markägarna liknar dem som tillämpas i Finland.

Vägverket kan efter förhandlingarna med länsstyrelsen dra in en allmän väg, om den efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden medför endast ringa olägenhet för bygden.

I Norge har det ända sedan 1960-talet funnits en väglag (Lov 1963-06-21 nr 23: Veglov). Vägar och gator avsedda för allmän trafik är allmänna vägar. På riksvägarna är staten väghållare, på fylkesvägar fylket och på kommunala vägar kommunen. På riksvägar är Statens vegvesen ett rent förvaltningsorgan sedan början av året 2003, då produktionen separerades till ett eget bolag.

Planeringen av alla allmänna vägar sker på basis av plan- och bygglagen. Väghållaren har äganderätt till den mark som behövs för vägområdet. De begränsningar som gäller vägområden och vägkanter liknar dem i Finland och i Sverige. Med samtycke av stortinget i Norge kan regeringen besluta att vägavgifter kan tas ut på någon allmän väg. Re-

geringen beslutar om avgifternas storlek och om att avgifterna används för något visst ändamål. De medel som insamlas via vägavgifterna kan enligt Norges väglag användas också till förmån för kollektivtrafik på järnväg, spårväg och i tunnelbana. Likaså kan regeringen med stortingets samtycke besluta att det för tilläggsfinansiering av anläggandet av en allmän väg insamlas bränsleavgifter inom ett visst geografiskt område.

I den norska väglagen ingår också bestämmelser om enskilda vägar.

Väglagen i Danmark är från 1971 men lagen har förändrats många gånger (senast konsoliderad som Lov om offentlige veje nr. 671 af 16. augusti 1999). Med allmänna vägar avses vägar, gator, broar och sådana platser som är öppna för allmän trafik. De allmänna vägarna är antingen huvudlandsvägar (i praktiken motorvägsnätet), landsvägar eller kommunala vägar. På huvudlandsvägarna är det Vägverk som lyder under trafikministeriet vägförvaltningsmyndighet, på landsvägar landskapet och på kommunala vägar kommunen. Huvudvägnätets omfattning för varje väg fastställs i lag. Väglagen gäller också allmänna leder (sti) som inte är anslutna till allmänna vägar och som i huvudsak är avsedda för gång, cykling eller ridning.

Vägmyndigheterna förvärvar områdena via tvångsinlösningar med äganderätt, nyttjanderätt eller annan rätt. Användningen av vägområden och vägkanter är på basis av väglagen begränsad också i Danmark. I väglagen ingår ett separat kapitel om indragning av allmän väg. Utöver kungörelser i tidningar måste de fastighetsägare och användare som berörs av ett indragningsbeslut alltid meddelas om indragningsbeslutet.

I Tyskland finns en riksvägslag (Bundesfernstrassengesetz) från 1994 som gäller förbundsstaterna. Dessutom har var och en av de 16 delstaterna egna gatu- och väglagar. Förbundsstatens allmänna vägar är motorvägarna och de riksvägar som går genom orter. Utöver delstatsvägar finns det landskapsvägar samt kommunala vägar och stadsvägar. Kommuner med över 80 000 invånare är väghållare på förbundsstatens vägar. I Tysklands används det tidsbaserade systemet eurovinjett, vilket innebär att långtradare betalar en årsavgift för användningen av vägarna.

Avsikten är att systemet eurovinjett under 2004 skall ersättas med ett elektroniskt betalningssystem som baserar sig på körprestationen.

I Holland regleras anläggandet och ändringar av vägar av trafikledslagen, Tracévet, som trädde i kraft vid ingången av 1994. I lagen bestäms om placeringen av de större vägarna, det nationella järnvägsnätet och huvudvattenvägarna. Trafikledslagen är en bilaga till miljöförvaltningslagen. Vid vägplaneringen iaktas utöver dessa lagar dessutom den lag som gäller allmän förvaltning och den lag som gäller regional planering.

I Storbritannien finns det inte någon särskild väglag. Det kärnnät för vägar som det brittiska vägverket Highways Agency ansvarar för definieras i vägtrafiklagen från 1984. Kärnnätet utgör ca 2,5 % av det totala vägnätet i Storbritannien. De lokala myndigheterna ansvarar för den del av vägnätet som ligger utanför kärnvägnätet. Genom lagen om väg- och gatuarbeten från 1991 blev det möjligt för vägmyndigheterna att fakturera de bolag som arbetar på vägen, t.ex. el- och telefonbolag, för användningen av vägområdet. Syftet med detta är att försnabba de arbeten som utförs på vägen.

I Storbritannien har man finansierat flera vägprojekt med s.k. skuggtullar i samarbete mellan den offentliga och privata sektorn (Public Private Partnership). Avsikten är att öppna den första avgiftsbelagda tullmotorvägen i Midland år 2004. Greater London Authority Act från 1999 och Transport Act från 2000 möjliggör ibruktagandet av vägtullar i det nuvarande väg- och gatunätet.

I Nya Zeeland har det genomförts en omfattande bolagisering av statligt ägande i skiftet mellan 1980- och 1990-talet. Av väginfrastrukturen har staten endast hand om riksvägarna. Den lag som gäller detta är den Transit New Zealand Act som trädde i kraft 1989 och som ändrades 1990 och 1997. I lagen bestäms om en vägfond vars huvudsakliga syfte är att styra resurser till ett tryggt och effektivt väghållningssystem. I fonden insamlas medel av väganvändarna i form av vägavgifter, bränsleskatter och fordonsskatter. I Nya Zeeland bereds årligen säkerhets- och riksvägsprogram samt regionala och lokala väghållningsprogram.

2.3. Bedömning av nuläget

Från anläggande till underhåll

Väglagen har stiftats för sådana förhållanden som avsevärt skiljer sig från de nuvarande. I lagen har tyngdpunkten legat på byggande av nya vägförbindelser i den samhälleliga situation som var rådande i Finland efter kriget. Kriget och dess konsekvenser hade avbrutit den vägbyggnadsverksamhet som hade tagit god fart och de behövliga förbättringsåtgärderna för en tid om nästan 10 år. Den snabba ökningen i fordonsbeståndet samt de allt tyngre lastbilarna och bussarna gjorde det nödvändigt att grundligt förbättra det befintliga vägnätet och att anlägga helt nya vägförbindelser. Vägprojekten hade också en viktig sysselsättande effekt under en tid då det inte fanns något utkomstskydd för arbetslösa. Ett av syftena med väglagen var att skapa rättsliga förfaranden som gjorde det möjligt att snabbt överta för vägen behövliga områden och inleda vägarbetet. I detta hänseende har den nuvarande lagen fungerat väl och på basis av den har största delen av det nuvarande nätet av allmänna vägar anlagts.

Numera ligger tyngdpunkten för väghållningen på skötsel och underhåll av befintliga vägar samt på en förbättring av vissa förbindelsesträckor. Det finns inte något stort behov av att anlägga nya vägförbindelser. Målet med väghållningen är att få till stånd en ändamålsenlig, ekonomisk och effektiv väghållning som en del av ett trafiksystem där olika trafikformer stöder varandra. Behoven hos olika användargrupper och trafiksäkerheten beaktas vid väghållningen t.ex. genom att den lätta trafiken särskiljs från annan trafik med hjälp av leder för lätt trafik. Trafikstyrningen får ökad betydelse vid sidan av den traditionella väghållningen. Med metoder för att styra trafiken förmedlas aktuell information om väg- och trafikförhållandena till väganvändarna. Prioritetsförändringarna bör framgå också av väglagstiftningen.

Från sektorplanering till trafiksystemplanering

Trafiksystemet utgör en del av den regionala strukturen och samhällsstrukturen och den

omfattar trafikinfrastrukturen och den trafik som utnyttjar den. Trafikinfrastrukturen består av trafikleder, t.ex. väg- och gatunätet, järnvägar och vattenvägar samt av knutpunkter i trafiken, dvs. av terminaler och trafikstyrningssystem.

Traditionellt har planeringen av vägprojekt varit en mycket självständig sektorplanering som utgått från vägtrafikens behov. Förhållandet till annan planering av markanvändningen har varit distanserat och vägtrafikens förhållande till andra trafiksystem har präglats av en konkurrenssituation. I samband med att markanvändnings- och bygglagen stiftades avgjordes rättsligen förhållandet mellan vägplaneringen och planeringen av annan markanvändning. Nätet av allmänna vägar bör som en del av trafiksystemet stöda planeringen av markanvändningen och de mål som uppställs vid den på riks-, landskaps- och kommunnivå.

Planeringen av trafiksystemet är den del av den långsiktiga samhällsplaneringen. Som störst är den en samtidig planering av samtliga trafikformer med vägtrafiken som ett delområde. Planeringen av trafiksystemet resulterar i trafikpolitiska mål gällande trafikbehovet och arbetsfördelningen mellan olika trafikformer, målinriktade trafiknät, strategier för genomförandet och konsekvensbedömningar. Resultaten av systemplaneringen är vid planeringen av en väg utgångspunkten för olika program och den projektvisa planeringen.

Den projektvisa planeringen sker i olika etapper så, att den stöder den preciserade planeringen av en väg och av annan markanvändning. Behovsutredningen är det första skedet i den vägvisa planeringen. Då undersöks projektets nödvändighet på basis av målen och de nuvarande väg- och trafikförhållandena samt de kortsiktiga och långsiktiga behoven av att utveckla vägavsnittet. Det projektbeslut som fattas på basis av behovsutredningen är i första hand väghållningsmyndighetens ställningstagande till projektets nödvändighet och brådska samt till den fortsatta planeringen. På basis av behovsutredningen är det också möjligt att besluta att det inte behövs några utvecklingsåtgärder.

Genom en lag om ändring av väglagen (342/1998) intogs bestämmelserna om utred-

ningsplanen i lagen. Det finns inte något behov av att ta in tidigare projektvisa planer i lagen eftersom de är allmängiltiga och eftersom de i huvudsak ger information för landskapsplanen och generalplanen. Förutsättningarna för uppgörande av en utredningsplan bör dock preciseras.

Upphandlingsförfarandena utvecklas

Vid den tidpunkt då den nuvarande väglagen trädde i kraft pågick en kraftig återuppbyggnad och då anlades en stor del av det nuvarande vägnätet. Då svarade väghållningsmyndigheten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (TVH), för anläggandet som eget arbete. TVH hade de maskiner och anordningar som behövdes för anläggandet. Utomstående företagare användes i ringa omfattning. Huvuddelen av byggnadsarbetet utfördes för hand, vilket innebär att man under vinterhalvåret kunde erbjuda arbete åt säsongarbetslösa. Planeringen av vägar gjordes som TVH:s eget arbete liksom också underhållet.

Mycket snabbt övergick man vid anläggandet till entreprenader sedan sysselsättningssskyldigheterna gav med sig och man började fästa uppmärksamhet vid arbetets effektivitet. Man övergick från spadarbete till maskinarbete. Vid anläggandet och också vid underhållet, t.ex. beläggningsarbetet, utvecklades en yrkeskunnig företagarkår samt konsultbyråer som klarade av planeringsarbetet. Vaghållningsmyndigheten hade dock själv hand om den dagliga skötseln av vägnätet ännu en lång tid.

Sedan vägverket vid ingången av 2001 inledades i Vägverket och Vägförvaltningen har Vägförvaltningen, som fungerar som väghållningsmyndighet, fått en beställaruppdrag. Vägförvaltningen skaffar tjänsterna och produkterna i anslutning till väghållningen av utomstående, bl.a. av Vägverket. Från och med ingången av 2005 blir konkurrensen om produkter och tjänster inom väghållningen helt öppen.

Vägförvaltningen utvecklar nya upphandlingsmetoder och de dokument som dessa förutsätter. Målet är att med hjälp av nya upphandlingsförfaranden få service av allt högre kvalitet till ett förmånligt pris och på

ett sätt som är lönsamt för producenten. Upphandlingsförfarandena bör sporra entreprenörerna till nya innovationer.

När det gäller upphandlingen av investeringar är avsikten att utvidga servicehelheterna såväl tidsmässigt, regionalt och innehållsmässigt. Man frångår separata entreprenörs- och konsultavtal till förmån för serviceavtal, vilket innebär att samma aktör deltar i olika skeden av upphandlingen, t.ex. i planeringen och byggandet. Det kan också bli fråga om s.k. livslånga avtal som innefattar planering, anläggande, finansiering samt skötsel och underhåll för en bestämd tid. Vid upphandlingen av underhåll går man in för längre regionala entreprenader i form av stora servicehelheter och man utvecklar speciella entreprenader för underhållet.

Det har inte funnits något behov av att ändra den nuvarande väglagen när förfaranden för hur arbetet utförs ändras. Medan lagen har varit i kraft har man genomfört förbättringen av riksväg 4 mellan Järvenpää och Lahtis som ett efterfinansieringsprojekt. Den nya väglagstiftningen måste på samma sätt vara tillräckligt flexibel så, att man genom lagen inte inverkar på införandet och tillämpningen av ändamålsenliga metoder, t.ex. en upphandling som omfattar vägens hela livslängd som en helhet.

Miljöfrågorna betonas

Oron för livsmiljöns tillstånd har accentuerats de senaste åren. Detta har kommit till uttryck i form av ändrade värdesättningar, utvecklad lagstiftning och en effektivare förvaltning. Beroende på åtgärden medför väghållningen förändringar i miljön. När nya områden tas i bruk för vägändamål är verkningarna permanenta. Också vägtrafiken och underhållet inverkar på miljön.

Vägplaneringen är en sektorplanering som måste anpassas efter de gränser som planeringen av annan markanvändning ställer. I planer av olika grad har områden anvisats, användningen av områden styrs eller genomförandet av olika projekt styrts på annat sätt. När det gäller planläggning och stora projekt utreds miljökonsekvenserna i anslutning till planeringen av en väg också med stöd av lagen om förfarandet vid miljökonse-

kvensbedömning (468/1994). När det gäller vägprojekt skall förfarandet för bedömning av miljökonsekvenserna tillämpas då det är fråga om anläggande av motorvägar eller motortrafikleder, anläggande av en ny minst 10 km lång sammanhängande väg med fyra eller flera körfält eller ny linjeföring eller breddning av en väg så att den sammanhängande vägsträcka med fyra eller flera körfält som härvid bildas är minst 10 km lång. Enligt den nuvarande väglagen skall det planerade projektets verkningar utredas i samband med utredningsplaneringen. I den nya väglagstiftningen skall utredningsplaneringen och utredningen av miljökonsekvenserna kopplas till varandra så, att en utredningsplan är obligatorisk i ovan nämnda vägprojekt där bedömningsförfarandet skall tillämpas.

När en väg byggs spelar miljöaspekterna allt större roll. Genom marktäktlagen (555/1981) blev brytning av stenmaterial ur marken beroende av tillstånd. Vid väghållningen har utnyttjandet av naturligt förekommande grustäkter minskat och användningen av material som bryts ut berget har ökat. Därmed har man kunnat minska miljökonsekvenserna av tagandet av stenmaterial. Samtidigt har man utvecklat metoder som sparar stenmaterial och börjat använda ersättande material.

I stadsförhållanden kan olägenheterna av trafiken minskas genom att kollektivtrafiken och förhållandena för den lätta trafiken främjas samt genom att trafikbuller dämpas med bullerskydd.

Vid den dagliga skötseln av vägarna har bekämpningen av halka gett upphov till miljöproblem. Det salt som används vid bekämpningen av halka belastar grundvattnen. Användningen av salt har kontinuerligt minskat och kommer att minska ytterligare. För att man skall kunna hålla vägarna i ett tillfredsställande skick med hänsyn till den allmänna trafiken kan användningen av salt dock inte slopas helt. På de viktigaste grundvattenområdena byggs grundvattenskydd med hjälp av vilka det är möjligt att fördröja eller hindra saltvatten från vägarna att komma ner i grundvattnet.

Som medlem i Europeiska unionen binds Finlands av gemenskapens miljöbestämmelser. Särskilt viktigt med tanke på väghåll-

ningen är också naturvårdslagen (1096/1996) genom vilken man genomförde rådets direktiv 92/43/EEG, nedan om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter naturdirektivet, och rådets direktiv 79/409/EEG om bevarande av vilda fåglar, nedan fågeldirektivet. På basis av naturdirektivet har ett Natura 2000-nätverk skapats i Finland, och det är förbjudet att förstöra eller försämra förökning- och rastplatserna för de djurarter som närmare nämns i direktivet. I synnerhet med tanke på planeringen av vägar ställer direktiven alldeles nya krav som på ett bindande sätt inverkar på alternativen för dragning av nya vägar och också på förbättringen av befintliga vägar.

Europeiska unionens inverkan på väghållningen

Europeiska unionen (EU) inverkar på den nationella väghållningen via finansieringen, den gemensamma trafikpolitiken och bestämmelser som gäller trafiken, t.ex. fordon.

Avsikten med det transportnät (TEN, Trans-European Network) som omfattar hela den europeiska kontinenten är att trygga fri rörlighet för varor och människor samt att randområden, öar och isolerade regioner förs närmare de centrala regionerna. TEN bildar en bro till länderna i östra Europa och till området kring Medelhavet. EU har fastställt det transeuropeiska transportnätets omfattning och utvecklingsordning i sitt beslut om riktlinjerna från 1996. Projekt som ingår i TEN skall slutföras före 2010. Medlemsstaterna svarar själva för dateringen och det praktiska genomförandet. Till beslutet om riktlinjerna ansluter sig en förteckning över 14 prioriterade projekt inom TEN. För Finlands del finns den nordiska triangel som genomförs tillsammans med Sverige och Norge på listan.

För utvecklingsprojekt inom TEN är det möjligt att utöver medlemsländernas egen finansiering få finansiering också av TEN-anslaget i EU:s budget, ur EU:s sammanhållningsfond samt ur Europeiska regionala utvecklingsfonden. Dessutom är det möjligt att få lån för investeringarna av Europeiska investeringsfonden och Europeiska investeringsbanken. Stödet kan beviljas i form av di-

rekt stöd till byggande, planeringsstöd och räntestöd. Finland har åren 1995—2002 fått sammanlagt ca 110 miljoner euro i TEN-stöd för trafikinvesteringar.

För utvecklandet av regionerna finns det olika programbaserade finansieringsmöjligheter inom EU. Inom ramarna för dessa kan utöver den nationella finansieringsandelen också anvisas EU-finansiering för vägprojekt.

Som medlem i EU deltar Finland i EU:s trafikpolitik, vars principer kommissionens har presenterat i den s.k. vitboken för trafikpolitiken. Vitboken är kommissionens bedömning av den europeiska trafikens framtid och mål. De största problemen i anslutning till trafiken inom EU-området är stockningarna i väg- och järnvägstrafiken. Kommissionen har som ett mål att bryta den ekonomiska tillväxtens och trafikmängdens beroende av varandra. Som en metod föreslår kommissionen en revidering av avgiftsbeläggningen av vägtransporterna samt främjande av andra transportsätt än vägtransporter samt en effektivisering av denna.

EU:s inverkan på bestämmelserna om väghållningen är i huvudsak indirekt. Väglagstiftningen är nationell lagstiftning och om dess innehåll beslutar varje stat i enlighet med de nationella specialbehoven. Vissa EU-bestämmelser, t.ex. bestämmelserna om fordonens största dimensioner och vikt, inverkar dock direkt på väghållningen.

Den regionala utvecklingen och väghållningen

Vägnätet och en fungerande väghållning är grundförutsättningar för den regionala utvecklingen. De inverkar på regionernas och näringslivets konkurrenskraft samt på befolkningens levnadsförhållanden. Vägnätet är viktigt när den regionala strukturen och samhällsstrukturen utvecklas. Förbunden på landskapsnivå, som svarar för den allmänna utvecklingen av landskapen och sköter samordningen av de regionala utvecklingsåtgärderna, är en av väghållningsmyndighetens viktigaste samarbetsparter.

Den lag som gäller regional utveckling har reviderats. Den regionutvecklingslag (602/2002) som gavs den 12 juli 2002 trädde

i kraft vid ingången av 2003. I lagen bestäms om samarbetet mellan förbundet på landskapsnivå och statliga myndigheter vid utvecklandet av regionerna. Under ledning av landskapsförbundet görs en landskapsöversikt för att ange den utveckling som eftersträvas i landskapet, ett tidsbestämt landskapsprogram för utvecklingen av landskapet och en årlig plan för genomförande av landskapsprogrammet i samarbete med statliga myndigheter, kommuner och andra berörda parter. De statliga myndigheterna skall i sin verksamhet beakta landskapsprogrammen, främja uppnåendet av målen samt bedöma och utvärdera resultaten av åtgärderna från regionutvecklingens synpunkt. GenomförandepLANEN för landskapsprogrammet innehåller förslag till de viktigaste projekten och andra åtgärder som behövs för att genomföra landskapsprogrammet och de i lagen nämnda särskilda programmen, såsom regioncentraprogrammet och kunskapscentraprogrammet, samt en finansieringskalkyl. Landskapets samarbetsgrupp behandlar genomförandepLANEN och den godkänns av förbundet på landskapsnivå och behöriga statliga myndigheter. Genom det planerings- och programförfarande som gäller regionutvecklingen kan åtgärderna inom olika förvaltningsområden samordnas effektivare i syfte att uppnå de regionala utvecklingsmålen samt stärka regionernas och centralförvaltningens växelverkan.

Enligt regionutvecklingslagen skall de statliga myndigheterna begära landskapsförbundens utlåtande om sådana för regionens utveckling viktiga planer och åtgärder som inte ingår i landskapsprogrammet, samt bedöma planernas och åtgärdernas betydelse för regionens utveckling. Om den statliga myndigheten ämnar avvika från ett landskapsförbunds utlåtande skall den motivera avvikelserna, efter att först ha förhandlat om saken med landskapsförbundet. Bestämmelsen kompletteras av bestämmelserna i den nuvarande förordningen om allmänna vägar. Enligt dessa skall utlåtande om utrednings- och vägplanen inhämtas av förbunden på landskapsnivå. Om förbundet på landskapsnivå är av annan mening beträffande planen än Vägförvaltningen skall ärendet överföras till kommunikationsministeriet för avgörande. Det finns inte någon anledning att ändra dessa bestämmelser i

den nya lagstiftningen.

Allmän väg och väghållare

I den nuvarande väglagen har vägarna delats in i landsvägar och bygdevägar. Indelningen har varit nödvändig eftersom kommunerna fram till utgången av 1995 deltog i kostnaderna för underhållet av bygdevägar. I och med att denna skyldighet att delta i kostnaderna slopades förlorade indelningen i landsvägar och bygdevägar samtidigt sin betydelse. Däremot är det nödvändigt att dela in de allmänna vägarna enligt en funktionell indelning.

När den nuvarande lagen stiftades var avsikten att kommunerna mycket ofta skulle fungera som väghållare i fråga om allmänna vägar. Därför ingår i lagen detaljerade bestämmelser om kommunens agerande som väghållare, om övervakningen av verksamheten och om fördelningen av kostnaderna för verksamheten mellan staten och väghållarkommunen. Bestämmelserna har inte haft någon betydelse eftersom en kommun har varit väghållare i andra fall än under den tid en väg byggts endast i enstaka undantagsfall under den tid den nuvarande lagen varit i kraft.

Förutsättningarna för anläggande av en ny allmän väg är i den nuvarande lagen mycket allmänt hållna. En ny landsväg kan anläggas förutom om trafikbehovet så kräver också om vägen anses nödvändig för annat allmänt behov. En väg kan förbättras om det allmänna behovet så kräver. Förutsättningarna för indragning av väg är ännu allmännare. En allmän väg kan dras in om vägen till följd av att en ny väg anlagts eller av andra orsaker inte längre anses behövlig med hänsyn till allmän fördel. Förutsättningarna för att anlägga en ny väg, förbättra en väg eller dra in en väg borde vara beroende framför allt av den allmänna trafikens behov.

Vägområde

I vägplanen anges vägområdets utsträckning och vägområdet avgränsas i terrängen i enlighet med vägplanen, vid behov i enlighet med väghållningsmyndighetens anvisning, och gränsen fastställs vid en allmän vägför-

rättning. Ett vägområde, vars gränser inte har fastställts vid fastighetsförrättningen, stäcker sig till ett avstånd av en meter från yttre kanten av diket eller, där dike inte finns, vägs slänten eller vägs kärningen. Ett område utanför vägområdet som sträcker sig två meter från yttre dikeskanten eller, om dike inte finns, tre meter från vägs slänten eller vägs kärningens yttre kant, bildar en allmän vägs sidoområde. På detta område får inte finnas byggnader och inte sådant upplag, stängsel eller annan anordning vilka eller vilkas användande medför fara för samfärdseln eller olägenhet för väghållningen. På sidoområdet har väghållningsmyndigheten rätt att fälla träd och buskar och vid behov avlägsna också annan naturlig växtlighet samt markhinder som skymmer den fria sikten. På sidoområdet får vägmärken uppsättas.

När det gäller vägområdets utsträckning har det uppstått olika förfaranden. I vissa fall har vägområdet vid den allmänna vägförrättningen bildats så, att det också omfattar sidoområdet. Ett vägområde enligt väglagen, som i regel sträcker sig en meter från yttre kanten av diket, har visat sig vara för smalt för stora arbetsmaskiner. Å andra sidan berörs sidoområdet av sådana begränsningar i markanvändningen att det också på denna grund är ändamålsenligt att inta sidoområdet i vägområdet. Förhållandet mellan vägområdet och sidoområdet kräver preciseringar. Likaså bör förhållandet mellan vägområdet och biområdet granskas på nytt genom en avsevärd minskning av möjligheterna att grunda biområden.

Vägrätt eller äganderätt

Innan väglagen trädde i kraft förvärvades de områden som behövdes för vägändamål enligt förfarandet i expropriationslagen. Både vägområden och områden utanför dem som behövdes för väghållningen, t.ex. områden med väghållningsämnen, inlöstes till statens med äganderätt och de ombildades till inlösningsenheter. Nyttjanderätter inlöstes mycket sällan och avtalsförfarande användes nästan inte alls. Vid beredningen av den nuvarande lagen fäste man mycket uppmärksamhet vid fastställandet av den rätt som tillkommer väghållaren. I stället för förvärv av

äganderätt infördes vägrätt som är en sådan tidsmässigt obegränsad rätt att använda en fastighet för vägändamål som åsidosätter andra rättigheter på fastigheten.

Vid vägförrättningen får markägaren full ersättning för sitt område och vägrättsområdet dras av från fastighetens ägoareal. För markägaren saknar särskiljandet av vägrätten från äganderätten betydelse. De allmänna vägarna och biområdena antecknas i fastighetsregistret som andra registerenheter. Då en väg och vägrätt dras in ansluts områdena till fastigheterna invid vägen direkt med stöd av lagen. I praktiken har vägrättsystemet gjort fastighetssystemet otydligare. Därför måste innehållet i den rätt som tillkommer väghållaren omprövas både i nya vägprojekt och i fråga om redan befintliga allmänna vägar.

Nya vägbyggnadslösningar

Väghållningen utsätts för allt större externa krav. I mån av möjlighet bör uppkomsten av miljöskador och skador i landskapet undvikas. Tätare byggande i tätorter kan öka trycket på nya tekniska lösningar. Att dra nya vägar genom tunnlar är med tanke på miljön ofta ett bättre alternativ än traditionell öppen skärning. I tätorter kan möjligheten att täcka befintliga vägar med en betongplatta vara en gångbar lösning då stadsstrukturen görs tätare. I bullerkänsliga miljöer är anläggande av väg i tunnlar eller under en betongplatta ett beaktansvärt alternativ. För att uppnå ändamålsenliga fastighetstekniska lösningar är det nödvändigt att i dylika sällfall skapa en sådan rätt för väghållaren som tillgodoser väghållningens behov genom en möjlighet till nödvändiga fastighetstekniska lösningar såsom fastighetsbildning ovanför en allmän väg.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Mål och medel

Målet med reformen är ett system för allmänna vägar som utgående från vägtrafikanternas behov erbjuder möjligheter till trygg och fungerande trafik och transport. Målet är att de allmänna vägarna som en del av väg-

trafiksystemet tjänar näringslivets transportbehov genom stärkta konkurrensförutsättningar för företagen i en situation där transportkostnaderna utgör en betydande utgiftspost. De allmänna vägarnas förmedlingskapacitet skall tryggas i områden som på grund av den interna flyttningsrörelsen hotas av stockningar. Också i glesbygden måste möjligheter till transporter till skäliga kostnader erbjudas.

Medborgarnas möjligheter att röra sig skall tryggas både med hänsyn till den regionala utvecklingen och olika befolkningsgrupper. Olika former att röra sig och i synnerhet den lätta trafiken skall beaktas vid främjandet av trafiksäkerheten. Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken bör förbättras.

Miljöaspekterna skall beaktas allt bättre när nya vägar byggs samt när befintliga vägar förbättras och underhålls. Samtidigt skall en hållbar utveckling främjas.

Väghållningen kommer att utvecklas i en allt mera marknadsdriven riktning och det har skapats nya avtalssystem, t.ex. förfarandet med efterfinansiering. Lagstiftningen bör inte begränsa eller hindra nya verksamhetsmetoder inom väghållningen. Olika telematiska tillämpningar håller på att komma och på grund av den snabba tekniska utvecklingen kommer de att erbjuda väganvändarna nya tjänster och i betydande grad inverka på väghållningsåtgärderna.

Vid vägplaneringen skall särskild uppmärksamhet fästas vid en öppen planering och förståeliga planeringslösningar. Markägarna och andra berörda måste ha möjlighet att påverka vägprojekten redan i ett tidigt skede av planeringen, dock med beaktande av att planeringens tidsspann inte blir oskäligt lång. Medborgarorganisationernas rätt att anföra besvär över planlösningarna bör ökas.

Vägförrättningsförfarandet bör utvecklas och erhållandet av ersättningar bör bli snabbare. Med tanke på ett tydligt fastighetssystem bör systemet med vägrätt till vägområdet i regel ombildas till en äganderätt.

Med tanke på tydligheten i lagstiftningen har det ansetts nödvändigt att skriva om hela lagen om allmänna vägar, delvis utgående från nya utgångspunkter. Samtidigt har bestämmelserna i lagen om rätt till förutvarande

vägområde tagits in i den nya lagen. Grundlagens krav har beaktats i den nya lagen.

3.2. De viktigaste förslagen

Förutsättningarna för att utveckla vägnätet

De allmänna vägarna bildar tillsammans med gatorna och de enskilda vägarna ett vägtrafiksystem. Detta är i sin tur en del av hela det trafiksystem som fortlöpande utvecklas så, att det motsvarar förändringarna i samhälls- och näringsstrukturen och i människornas trafikbeteende. När trafiksystemen planeras skall alla trafikformer, de trafiknät de behöver och samarbetet granskas som en helhet och i förhållande till planeringen av markanvändningen. Utvecklandet av de allmänna vägarna skall basera sig på planeringen av trafiksystemen.

Statsrådet har den 30 november 2000 fattat beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Trots att det i 24 § markanvändnings- och bygglagen bestäms om vilka verkningar dessa mål har för myndigheterna är det skäl att i den nya lagstiftningen särskilt nämna att man i samband med utvecklingen av landsvägsnätet skall främja uppnåendet av de riksomfattande målen för användningen av områden.

Vid utvecklandet av vägnätet beaktas befolkningens interna flyttningsrörelser och de problem de medför för väghållningen i tillväxtområden och områden med befolkningsminskning samt hur förändringarna i näringsstrukturen syns i transportbehoven. Befolkningsförändringarna inverkar på både efterfrågan på trafik och på hållningen av trafikleder. I områden med befolkningstillväxt leder den ökade efterfrågan på trafik till ett ökat behov av att investera i trafikleder. Härvid intar tryggheten av förutsättningarna för kollektivtrafiken och utvecklandet av den lätta trafiken en central plats. På områden med befolkningsminskning måste man till rimliga kostnader upprätthålla ett vägnät av lägre grad i ett skick som är tillfredsställande med hänsyn till den permanenta bosättningens och primärproduktionens transporter. Förändringar i närings- och produktionsstrukturen kräver allt exaktare, snabbare och kostnads-

effektivare transporter. Av väghållningen kräver detta att trafikens funktionsförmåga tryggas och att ett gott strukturellt skick på vägnätet säkerställs.

När vägnätet utvecklas måste man fästa uppmärksamhet vid specialgruppernas, dvs. barnens, äldre personers och rörelsehindrades, behov att röra sig och deras möjligheter att nå basservicen på ett tryggt sätt. Med hjälp av åtgärder inom väghållningen skall man minska väganvändarnas risk att råka ut för allvarliga trafikolyckor.

Inom alla delområden inom väghållningen har miljöaspekterna stor betydelse. På trafiksystemnivå är målet ett system som främjar fungerande rese- och transportkedjor och som stöder uppkomsten av en hållbar och balanserad regional struktur och samhällsstruktur. Med åtgärder inom väghållningen skall man främja samarbetet mellan olika trafikformer. Med styrning av användningen av vägnätet kan man påverka energikonsumtionen inom vägtrafiken och skadorna på miljön. Vägar som skall förbättras och nya vägar skall anpassas efter de lokala förhållandena och miljön på ett sätt som sparar icke förnybara naturresurser. Skadeverkningarna av vägtrafiken och väghållningen minskas genom byggande av bullerskydd och grundvatenskydd.

Allmänna vägar

Enligt nuvarande väglag är landsvägarna och bygdevägarna allmänna vägar. Denna administrativa indelning har förlorat sin betydelse. Eftersom man med landsväg i allmänt språkbruk avser en allmän väg föreslås att allmänna vägar skall kallas landsvägar och att den nya lagen skall ha det korta namnet landsvägslag. I enlighet med den nuvarande lagen skall landsvägarna enligt trafiken delas in i motorvägar och motortrafikleder samt i andra sådana vägar på vilka endast en viss trafik tillåts. Dessutom kan en landsväg liksom nu vara en sådan väg som används endast vintertid. Dylika särskilda vintervägar har fått minskad betydelse sedan nätet av allmänna vägar byggdes ut i skärgården och därigenom säkerställde vägförbindelser året runt.

Enligt 1 § vägförordningen förklarar kom-

munikationsministeriet ur trafiksynpunkt viktiga landsvägar för huvudvägar eller stamvägar. Landsvägar, vilka genom att betjäna fjärrtrafiken mellan viktiga bosättnings- och trafikcentra och genom att tjäna som huvudsakliga samlingsvägar för samfärdseln utgöra stommen till landsvägsnätet, kan förklaras för huvudvägar. Landsvägar som kompletterar huvudvägsnätet och som är av stor betydelse som samlingsvägar för samfärdseln, kan förklaras för stamvägar. Huvudvägar och stamvägar skall utmärkas med särskilda trafikmärken.

Vid både planeringen och planläggningen av en väg är de allmänna vägarna indelade enligt deras funktionella betydelse. Den funktionella klassen anger vägens betydelse som en del av vägnätet i enlighet med trafikens karaktär. På basis av trafikministeriets beslut av den 2 december 1992 har de allmänna vägarna indelats i fyra klasser enligt följande:

- riksvägar
- stamvägar
- regionala vägar
- förbindelsevägar

Samtidigt beslöt ministeriet vilka allmänna vägar som är riksvägar och stamvägar. Vägförvaltningen har för sin del beslutat vilka vägar som är regionala vägar. Motsvarande klassificering har också använts i miljöministeriets förordning av den 31 mars 2000 om beteckningar som används i planer enligt markanvändnings- och bygglagen.

Av de allmänna vägar som fanns vid utgången av 2003 var 8 572 km riksvägar, 4 686 km stamvägar, 13 474 km regionala vägar och 51 464 km förbindelsevägar.

Klassificeringen beskriver vägnätets målinriktade kvalitetsnivå och serviceuppgift. Klassificeringen inverkar bl.a. på fartnivån, vägens sträckning i tätorter, kopplingen mellan markanvändningen vid vägkanten och den allmänna vägen samt på nivån på underhållet och skötseln, men klassificeringen har inte några direkta rättsliga verkningar.

Eftersom den funktionella indelningen på ovan beskrivet sätt har visat sig vara fungerande med tanke på väghållningen och eftersom det är nödvändigt att vid planeringen av vägar och vid annan planeringen av markanvändningen klassificera landsvägarna på

samma sätt föreslås att den funktionella indelningen skall tas in i den nya lagstiftningen som grund för klassificeringen av landsvägar.

Enligt statsrådets beslut om riksomfattande mål för områdesanvändningen skall vid planeringen av områdesanvändningen bibehållas möjligheten att genomföra nationellt betydelsefulla leder. Beslut om dessa leder fattas vid behov i anslutning till granskningen av de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Av de nationellt viktiga landsvägarna är en del sådana som förenar centra i landskapen till huvudstadsregionen, gränsövergångsställen och andra landskapscentra. Till följd av dessa landsvägars uppgift som trafikförmedlare finns det ett behov att skapa dem en egen klass, stomvägar.

Stomvägarna skall framför allt tjäna långväga trafik och på grund av deras uppgift som trafikförmedlare skall höga kvalitetskrav ställas på dem så att trafiken sköts smidigt och tryggt. Detta förutsätter bland annat en minskning av antalet anslutningar. Därför föreslås att erhållande av nya anslutningar till stomvägar skall ske endast på basis av vägplanen, på samma sätt som för närvarande i fråga om motorvägar och motortrafikleder. På stomvägar kan väghållarens åtgärder variera från att bygga motorvägar till att bygga omfartsvägar och vägar med breda körfält eller koncentrera sig endast på anslutningsarrangemangen.

Stomvägarna är speciellt viktiga med tanke på markanvändningsplaneringen. Avsikten är att stomvägarna skall anvisas i de landskapsplaner som styr planläggningen på lägre nivå och andra åtgärder så, att den markanvändning som stöder sig på dessa vägar inte äventyrar vägnätets trafikmässiga serviceuppgift.

Kommunikationsministeriet utser vissa vägar eller delar av dem till stomvägar. Den sammanlagda längden av det nationellt viktiga nätet av stomvägar uppskattas motsvara c. en fjärdedel av den totala längden av det nuvarande huvudvägnätet (8 572 km). Kommunikationsministeriet har tillsatt en arbetsgrupp med företrädare för olika förvaltningsområden som utgående från tidigare erhållna utlåtanden skall bereda ett nytt förslag till ett nät av stomvägar.

Väg- och biområdet

I den nuvarande väglagen finns detaljerade förteckningar över de delar och konstruktioner som hör till vägen samt över de olika användningsändamål för vilka ett biområde kan grundas. När det allmänna behovet har krävt ändringar i fastställandet av väg- eller biområdena har detta förutsatt att paragrafen i fråga ändras. Även i övrigt kräver i synnerhet gränsdragningen i fråga om väg- och biområden en precisering. Ett biområde skall enligt förslaget vara ett område utanför vägområdet. När väghållningens karaktär ändras behövs dylika områden inte längre för andra ändamål än för tagning av stenmaterial samt för den tekniska service som behövs för vägen och väghållningen. Här avses t.ex. vägtunnlarnas konstruktioner ovan mark eller områden som är nödvändiga för trafikförvaltningen. Stenmaterialförsörjningen tryggas i allmänhet genom frivilliga avtal eller genom en i vägplanen anvisad rätt att ta stenmaterial upp till viss en begränsad mängd. Det är dock skäl att bibehålla möjligheten att få en tills vidare giltig nyttjanderätt i vissa särskilda fall.

Alla andra områden som behövs för väghållningen skall vara vägområden, till vilka förutom körbanorna också hör de parkeringsplatser, rastplatser, upplags- och lastningsområden som finns i omedelbar anslutning till vägen och som i den nuvarande lagen betraktas som biområden.

Anläggande och indragning av väg samt allmän trafik

I den nuvarande väglagen har förutsättningarna för anläggande av landsvägar och bygdevägar förtecknats särskilt. En ny landsväg får anläggas om vägen prövas vara nödvändig för genomgående långväga samfärdelse eller för annan sådan allmän samfärdelse, som inte huvudsakligen är av endast lokal betydelse eller om vägen anses nödvändig för annat allmänt behov. En ny bygdeväg får anläggas, om den är nödvändig huvudsakligen för kommunens inre samfärdelse eller för annan sådan allmän samfärdelse, som är av endast lokal betydelse. Eftersom det föreslås att indelningen av allmänna vägar i landsvägar

och bygdevägar skall slopas måste förutsättningarna för att anlägga en allmän väg anges på nytt och i första hand utgående från den allmänna trafikens behov. Om något annat allmänt behov kräver att en förbindelse byggs eller förbättras skall en dylik förbindelse ombesörjas i någon annan ordning än den som anges för landsvägar. Den allmänna trafikens behov och annat allmänt behov föreligger dock ofta samtidigt. Enligt förslaget avses med anläggande av väg byggande av ny väg och förbättring av väg.

Karakteristiskt för den allmänna trafiken är att trafiken bedrivs av en omfattande och obegränsad krets. Även om det är möjligt att begränsa den allmänna trafiken genom att tillåta endast en viss slags trafik, måste den tillåtna trafiken vara tillgänglig för alla och inte endast för någon begränsad grupp. För att man skall kunna tala om allmän trafik måste det antal personer som bedriver trafik vara relativt stort. Härvid skall man bedöma antalet personer som bor inom vägens influensområde och som använder den som infartsväg eller i övrigt regelbundet. Om detta antal väganvändare är stort skall trafiken vara allmän, även om den till sin karaktär är lokal kortväg trafik. När en väg tillgodoser trafikbehovet endast för fastigheterna inom vägens direkta influensområde är det i regel fråga om enskild trafik. Långväg trafik och regional trafik kan alltid betraktas som allmän trafik. När den lokala trafiken är allmän och när den är enskild kan inte anges med exakta begrepp, t.ex. med trafikmängder, eftersom förhållandena i olika delar av Finland avviker mycket från varandra. Man måste fästa uppmärksamhet vid trafiksystemet som helhet och på logiska transportkedjor. Förbindelserna till trafiksystemets knutpunkter tjänar den allmänna trafiken liksom också förbindelserna till offentliga anstalter och sådana särskilda mål till vilka tillträdet inte är begränsat.

Förbättring av en befintlig väg skall gå före byggandet av en ny väg. Förutom den allmänna trafikens behov kan också miljöaspekterna och markanvändningen medföra ett behov av att förbättra en landsväg. En ny landsväg kan byggas om det befintliga vägnätet inte längre svarar mot den allmänna trafikens eller markanvändningens behov.

Både förbättring av en landsväg och anlägg-

gande av en ny landsväg är sådana administrativa lösningar som i stor utsträckning är beroende av trafikmyndigheternas prövning. Riksdagen utser de vägprojekt som skall genomföras med anslag för utvecklande av vägnätet och vissa andra betydande vägprojekt. De trafikpolitiska målen, anslagen och de resultatmål som ställts upp för väghållningsmyndigheten avgör i övrigt betoningarna inom väghållningen och prioriteringen av projekten.

Förutsättningarna för att dra in en allmän väg är mycket allmänna i den nuvarande lagen. Enligt 17 § väglagen kan en allmän väg dras in om vägen till följd av att en ny väg anlagts eller annars inte längre anses behövlig med hänsyn till allmän fördel. Den oklara bestämmelsen har inte gett den myndighet som beslutar om indragning, den som är missnöjd med indragningsbeslutet eller den domstol som behandlar ett besvär över indragningen några rättsliga kriterier till stöd för beslutsfattandet. Av denna orsak föreslås att förutsättningarna för indragning av en allmän väg skall föreligga då landsvägen inte längre används för allmän trafik.

I den nuvarande lagen saknas bestämmelser om förfarandet vid indragning av en väg, bortsett från kungörandet av indragningsbeslutet. Högsta förvaltningsdomstolen har i sitt avgörande nr 1418 av den 12 juni 2001 fäst uppmärksamhet vid att varken väglagen eller vägförordningen innehåller bestämmelser om hörande innan ett beslut om indragning av en allmän väg fattas. Av denna orsak föreslås att en vägplan skall uppgöras i ett ärende som gäller indragning av väg. Vägplanen skall läggas fram offentligt och det skall vara möjligt att göra anmärkningar mot den. Om det endast finns några fastighetsägare eller andra berörda inom vägens influensområde kan planen också tillställas personligen för avgivande av anmärkningar.

I samband med förbättring av en väg skall de vägar som hamnar vid sidan om i regel upphöra att vara allmänna vägar i enlighet med nuvarande lag. Om ett tidigare vägområde trots indragningen av vägen ändå behövs för andra vägändamål skall detta anges i den vägplan som gäller vägförbättringen. Dessutom skall i vägplanen anges om området för den indragna vägen behövs för en

gata eller en enskild väg. I allmänhet fungerar vägen också i fortsättningen som transportled. Om något sådant användningsbehov inte finns skall i vägplanen anges vilka åtgärder väghållningsmyndigheten skall vidta för att återställa det tidigare vägområdet.

På en allmän väg som dras in kan det finnas konstruktioner eller anordningar som inte kan lösas och som kräver särskild omvårdnad. I praktiken har det blivit oklart om som bär ansvaret för dylika konstruktioner och anordningar. Av denna orsak har Vägförvaltningen strävat efter att med ett särskilt överlåtelsebrev överlåta t.ex. en bro och ansvaret för den till den nya ägaren, t.ex. väglaget eller ibland kommunen. Det har inte alltid varit möjligt att hitta någon sådan mottagare. För att förtydliga rättsläget föreslås att ansvaret för konstruktioner och anordningar som kräver särskild omvårdnad skall övergå på den nya väghållaren när en väg dras in. Dylika konstruktioner och anordningar skall anges i vägplanen.

Enligt den nuvarande väglagen upphör en väg som hamnat vid sidan om vid förbättringen av en väg att vara allmän väg när den förbättrade vägen har överlåts för allmän trafik. När vägen dragits in upphör den från och med ingången av det kalenderår som anges i indragningsbeslutet om inte något annat bestäms i indragningsbeslutet. När en allmän väg dras in upphör samtidigt statens väghållningsskyldighet. Eftersom indragna allmänna vägar i allmänhet används som enskilda vägar överförs väghållningsskyldigheten på den nya väghållaren, dvs. på väglaget eller vägdelägarna. Delägarna i en ny enskild väg måste ofta överta väghållningsskyldigheten sent på hösten eller på vintern och då medför underhållet särskilda kostnader. För att den nya väghållaren skall kunna ordna underhållet av sin väg på ett ändamålsenligt sätt föreslås att staten trots att vägen dragits in som allmän väg skall ansvara för kostnaderna för underhållet av vägen under en viss övergångsperiod.

Markanvändningsbegränsningar gällande områden utanför vägområdet

Vägområdets omfattning anges i vägplanen så, att vägområdet kan märkas ut i terrängen,

vid behov i enlighet med väghållningsmyndighetens anvisningar. Om vägområdets gräns aldrig har utstakats sträcker sig vägområdet enligt nuvarande lag till ett avstånd av en meter från yttre kanten av diket eller, om dike inte finns, vägslänten eller vägskärningen.

Sidoområdet är ett område utanför vägområdet. Det sträcker sig till två meters avstånd från yttre dikeskanten eller, om dike inte finns, till tre meters avstånd från vägsläntens eller -skärningens yttre kant. Om vägområdet avgränsas på ovan angivet sätt sträcker sig sidoområdet en meter från diket yttre kant och två meter från vägsläntens eller vägskärningens yttre kant. Enligt den nuvarande lagen är markägarens nyttjanderätt starkt begränsad på sidoområdet. På området får det inte finnas byggnader eller sådana upplag, stängsel eller andra konstruktioner eller anordningar, vilka eller vilkas användning kan äventyra trafiksäkerheten eller medföra olägenhet för väghållningen. Väghållningsmyndigheten har rätt att från sidoområdet avlägsna naturlig växtlighet och markhinder samt på området inskjutande grenar. På sidoområdet får det finnas vägmärken. Så här starka begränsningar i markägarens rätt att nyttja sitt område gör sidoområdet till ett område som nästan kan jämföras med vägområdet. Vid vägförrättningsförfarandet har också sidoområdet ofta intagits i vägområdet. Praxisen har dock varit mycket oenhetlig. I och med att maskinparken blir allt större behöver den moderna väghållningen ett allt bredare vägområde. Eftersom markägaren får full ersättning för det område han överlåter är det inte längre ändamålsenligt att bibehålla sådana begränsningar i markanvändningen utanför vägområdet som bestämmelserna om sidoområde innebär. Dessa bör därför slopas. Samtidigt föreslås att vägområdenas utsträckning skall utökas med en meter från det nuvarande. Med andra ord skall ett vägområde vars gränser inte har fastställts vid fastighetsförrättning sträcka sig två meter från yttre kanten av diket eller, där dike saknas, från vägslänten eller vägskärningen. Vägmärken och andra trafikordningar får lämnas kvar på ett sidoområde när lagen träder i kraft.

Enligt väglagen sträcker sig skyddsområdet till ett avstånd av 20 meter från mittlinjen på

en landsvägs eller 12 meter från mittlinjen på en bygdevägs körbana eller, om två eller flera körbanor finns, den närmast belägna körbanan. Av särskilda skäl kan i vägplanen eller genom den regionala miljöcentralens beslut avståndet i fråga om en viss väg eller del av den ökas till högst 50 meter. Avståndet kan ökas till högst 300 meter invid en reservlandningsplats som hör till vägen. Markägaren berörs av samma begränsningar i nyttjanderätten på skyddsområden som på sidoområden. Däremot har väghållningsmyndigheten inte behörighet att t.ex. undanröja växtlighet på detta område. Med tanke på trafiksäkerheten kan det dock vara nödvändigt att undanröja träd i synnerhet för att förbättra sikten vid vägens sidor på sådana platser där man upptäckt att älgar eller hjortdjur rör sig. Undanröjande av naturlig växtlighet och en utglesning av den är ofta en ändamålsenligare åtgärd än att bygga t.ex. ett viltstängsel. Därför föreslås att väghållningsmyndigheten skall ha rätt att undanröja naturlig växtlighet på skyddsområden om trafiksäkerheten så kräver.

Eftersom avsikten är att slopa särskiljandet av landsvägar och bygdevägar föreslås att skyddsområdet på alla allmänna vägar skall sträcka sig 20 meter från körbanans mittlinje. I vägplanen kan dock avståndet i fråga om vissa vägar eller vägdelar förlängas till högst 50 meter. Avståndet kan också förkortas. Avsikten är att miljöcentralens behörighet i dessa frågor skall slopas. Bestämmelserna om frisiktsområden i den nuvarande lagen kommer i stort sett att bibehållas som tidigare.

Eftersom det direkt med stöd av lagen råder byggförbud inom skyddsområdet och frisiktsområdet är de med tanke på flexibiliteten och särdragen hos enstaka projekt nödvändigt att möjliggöra undantag. Enligt den nuvarande lagen är rätten att bevilja undantag delad mellan den regionala miljöcentralen och vägdistriktet. Miljöcentralen kan bevilja undantag från förbudet att uppföra byggnader inom skydds- och frisiktsområden, medan vägdistriktet kan bevilja undantag från förbudet att bygga upplag, stängsel eller andra anordningar. Eftersom uppförande av byggnader och placeringen av upplag och andra anordningar är beroende av olika väghållningsaspekter föreslås att väghållningsmyn-

digheten skall vara den myndighet som beviljar undantagstillstånd i samtliga fall. Väg-hållningsmyndighetens beslut kan överklagas hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets fastigheten i fråga befinner sig.

Enligt väglagen gäller begränsningarna i markägarens nyttjanderättigheter när det gäller sido-, skydds- och frisiktsområden inte sådana fall då växtligheten, byggnaderna och anordningarna redan fanns när området belades med en begränsning. Eftersom växtligheten, byggnaderna och konstruktionerna även i dylika fall kan medföra fara för trafiken och olägenhet för väghållningen har det blivit nödvändigt att skapa förfaranden genom vilka faran eller olägenheten kan undanröjas, flyttas eller ändras på behövligt sätt. Också i detta hänseende är det beroende på egendomens art olika myndigheter som är behöriga. Den regionala miljöcentralen kan bestämma om åtgärder i fråga om byggnader och polisen i fråga om annan egendom. På samma sätt som i fråga om undantagstillstånd är det även nu fråga om bedömningar av trafiksäkerheten och väghållningen och därför föreslås att väghållningsmyndigheten skall ha behörighet i fråga om alla egendomslag. Den som är missnöjd med väghållningsmyndighetens beslut kan söka ändring. Om ägaren inte vidtar nödvändiga åtgärder har väghållningsmyndigheten rätt att vidta behövliga åtgärder på ägarens bekostnad.

Bestämmelsen om reklam invid vägarna överförs från naturskyddslagen till den föreslagna lagen. Väg-hållningsmyndigheten skall vara den myndighet som beviljar undantagstillstånd i stället för den regionala miljöcentralen.

Lantbruksanslutningar och snöskoterleder

Enligt väglagen kan man i vägplanen meddela bestämmelser om eller förbud mot anslutning av enskilda vägar till en allmän väg eller någon del av den och användningen av dit ledande anslutningar. Om användningen av en tidigare befintlig anslutning av en enskild väg förbjuds skall i vägplanen bestämmas om anordnande av en ny vägförbindelse, varvid det vid behov kan bestämmas att en enskild väg eller en anslutning skall byggas på väghållningsmyndighetens bekostnad.

Eftersom det i bestämmelserna talas om anslutning av en enskild väg är det enligt tolkningen av ordalydelsen uppenbart att en lantbruksanslutning, som ofta är endast en förbindelse till en åker eller ett skogsskifte, inte kan regleras genom vägplanen. Saken är dock oklar. I vissa fall kan också en lantbruksanslutning medföra sådan fara för trafiksäkerheten att det är ändamålsenligt att kunna avlägsna dem från ett visst vägavsnitt. T.ex. vid omkörningsfiler kan också en lantbruksanslutning äventyra trafiksäkerheten. Därför föreslås att lantbruksanslutningar skall jämföras med anslutningar av enskild väg när det i vägplanen meddelas bestämmelser om eller förbud mot användningen av anslutningar. Om en redan befintlig anslutning av en enskild väg eller en lantbruksanslutning avlägsnas skall i vägplanen anvisas en ny vägförbindelse som sedan skall anläggas av väghållningsmyndigheten och på dess bekostnad.

Om man på ett dylikt vägavsnitt vill ha en ny lantbruksanslutning skall tillstånd beviljas om en ändamålsenlig användning av fastigheten så kräver och om anslutningen inte äventyrar trafiksäkerheten. På övriga vägavsnitt får en lantbruksanslutning byggas om väghållningsmyndigheten underrättas om detta. Väg-hållningsmyndigheten ger de anvisningar som behövs för byggandet av anslutningen, förutsatt att anslutningen inte äventyrar trafiksäkerheten.

Snöskoteråkningens popularitet har ökat kraftigt framför allt som fritidssysselsättning. Enligt terrängtrafiklagen (1710/1995) är det med vissa i lagen nämnda undantag förbjudet att färdas med motordrivna fordon i terrängen. Enligt nämnda lag kan en snöskoterled anläggas på basis av den plan för leden som vunnit laga kraft, antingen vid en ledförrättning eller genom ett skriftligt avtal mellan markägaren och den som ansvarar för leden. Utöver planen för leden är det möjligt att för snöskoteråkning anlägga snöskoterspår med markägarens tillstånd. Korsningar mellan snöskoterleder och därmed jämförbara snöskoterspår och landsvägar skall vara sådana att överfarten över vägen kan ske tryggt och så att överfarten inte medför fara för trafiken. Därför föreslås att ordnande av ett sådant övergångsställe för korsning av landsvägen

som behövs för snöskoterleder och andra därmed jämförbara förbindelsevägar skall kräva tillstånd av väghållningsmyndigheten. Tillstånd kan beviljas om övergångsstället inte äventyrar trafiksäkerheten eller är till förfång för väghållningen.

Äganderätt till vägområden

Det fanns olika uppfattning om innehållet i väghållarens rätt till vägområden innan den nuvarande väglagen stiftades. Vägkommittén från 1936 (komm.bet. 1939:1) föreslog att områden för landsvägar skulle förvärfvas med äganderätt och att redan befintliga landsvägsområden skulle förklaras tillkomma staten med äganderätt. Vägkommittén konstaterade att den allmänna uppfattningen var att inlösning av ett vägområde åtminstone sedan ingången av 1921, då 1918 års väglag trädde i kraft, har avsett inlösning av äganderätt. Tidigare inlösningar av landsvägsområden eller överlåtelser av vägområden ansåg kommittén avse en överföring av äganderätt. När det gäller kommunalvägar och byvägar har huvudregeln varit nyttjanderätt. Statsrådets ministerutskott, som behandlade vägkommitténs betänkande, motsatte sig i sitt utlåtande av den 3 april 1941 att landsvägar inlöses med äganderätt.

Den kommitté som beredde den nuvarande väglagen (Betänkande med förslag till lag om allmänna vägar och lag om rätt till förutvarande vägområde m.fl., komm.bet. 1952:5) behandlade ärendet i stor omfattning. Kommittén antog 1936 års kommittés ställningstagande i fråga om kommunalvägar och byvägar så, att de nu endast ändrades till bygdevägar. Kommittén ansåg att det var en felaktig lösning om rätten till vägmark varierade beroende på om det var fråga om en landsväg eller en bygdeväg. Om befintliga kommunalvägar och byvägar som ändrades till bygdevägar skulle förklaras tillhöra staten med äganderätt skulle detta innebära att äganderätten överfördes utan ersättning från markägarna till väghållaren. När det gäller landsvägar gjorde kommittén en helomvändning i jämförelse med 1936 års kommitté. Landsvägsområden skulle höra till väghållaren med äganderätt endast om äganderätten kunde påvisas på särskilda grunder. För att

undvika ett blandsystem föreslog kommittén att ett system med vägrätt infördes både i fråga om nya och befintliga allmänna vägar. Kommittén utgick från att det med tanke på uppnåendet av syftet med väghållningen i allmänhet inte spelade någon roll om väghållaren besatt vägen på basis av äganderätt eller enbart på basis av en bestående nyttjanderätt. Enligt kommitténs förslag skulle vägrätten vara en direkt på lag baserad, tidsmässigt obegränsad nyttjanderätt till det område som behövs för en allmän väg. Väglagen stiftades på det sätt som kommittén föreslog.

Enligt kommittén skulle det ha varit ett problem att fastställa vem som är ägare till bygdevägar, eftersom de på sätt och vis var halvkommunala vägar. Kommittén utgick från att kommunen ofta var väghållare för bygdevägar. I fråga om en och samma bygdeväg kunde ibland kommunen vara väghållare och ibland staten. Kommitténs förslag genomfördes inte i detta hänseende. Kommunerna har varit väghållare för en allmän väg endast i undantagsfall. Eftersom det i denna proposition föreslås att skillnaden mellan landsvägar och bygdevägar skall slopas och eftersom staten alltid skall vara väghållare för allmänna vägar har den grund som kommittén föreslog förlorat sin betydelse.

Kommittén konstaterade att det också uppstår andra problem om vägmarken anskaffas till väghållaren med äganderätt. Marken bör i så fall erhållas antingen genom ett fastighetsköp, varvid det område som behövs som vägområde måste särskiljas till en egen fastighet med egna mantal och fånetet måste få lagfart, eller genom tvångsinlösning. Uppenbarligen ansåg kommittén att dessa förfaranden var styva. Enligt kommittén var det också en nackdel att det skulle uppstå ett stort antal små vägfastigheter som i fall deras användning för vägändamål skulle upphöra i allmänhet inte hade förutsättningar att kvarstå som självständiga fastigheter. Ovan nämnda registertekniska faktorer har på ett avgörande sätt inverkat på beredningen av väglagen. Inrättande, registrering och indragning av en nyttjanderätt av typen vägrätt var lättare än att hantera fastigheter. I regeringens proposition med förslag till revideringen av lagstiftningen om allmänna vägar (RP 6/1953 rd) konstateras att förvärv av ägande-

rätt bl.a. skulle leda till att behövliga områden måste särskiljas till självständiga fastigheter.

Med tanke på fastighetsystemets tydlighet har slutresultatet varit dåligt. Trots att vägrätten är en nyttjanderätt har vägrättsområdena vid den allmänna vägförrättningen dragits av från arealen på den fastighet som överlåtits området. I fastighetsregistret har det bildats en vägområdesenhet såsom en annan registerenhet. Vägområden finns i fastighetsregistret också som inlösningsenheter. Dessutom har vägområden skaffats genom fastighetsköp eller genom andra avtal. Vägområdesenheter har bildats också genom en teknisk sammanslagning av expropriationsenheter som förvärvats med äganderätt och vägrättsområden. Trots att enheter med blandade rättigheter inte längre bildas sedan lagen om ändring av fastighetsbildningslagen (448/2000) trädde i kraft har tidigare bildade enheter inte helt upplösts. I detta nu är vägområd

Den rätt som tillkommer väghållaren har tagits upp vid beredningen av lagstiftningen om fastighetsbildningen. I fastighetsbildningsarbetsgruppens första betänkande (komm.bet. 1990:22) föreslås att i syfte att förtydliga den fastighetsrättsligt otydliga situationen skall väg- och biområden alltid inlösas till väghållaren med äganderätt varvid områdena i fråga skulle vara separata enheter för äganderätt. Dessutom föreslår arbetsgruppen att befintliga väg- och biområden skall övergå i väghållarens ägo. Ett liknande förslag har lagts fram i den rättsliga litteraturen (Kyösti Holma: Tieoikeudesta yleiseen tiehen).

Arealen för ett område som inlösts till vägområde med vägrätt minskas från arealen på den fastighet som överlåtits området. Fastställandet av den nuvarande ägaren till vägrättsområdet är oklart i alla de fall då det efter grundandet av vägområdet har gjorts en styckning eller klyvning av den fastighet som överlät området eller då fastigheten har varit föremål för en ägoreglering, eftersom vägområdet under fastighetsförrättningen i fråga inte längre ingick i fastighetens areal och utsträckning och därför inte har beaktats vid förrättningen. Om den fastighet från vilket vägområdet har lösts in överläts vidare för-

blir vägområdet likaså utanför överlåtelsen om inte något annat uttryckligen har överenskommit, eftersom vägområdet inte hör till den överlåtande fastighetens område utan till en annan registerenhet.

För att fastighetsregistret skall motsvara nuvarande behov när det gäller allmänna vägar skall skillnaden mellan vägrätten och äganderätten undanröjas mellan vägområdesenheterna i fastighetsregistret. Det är viktigt att vägområdesenheterna är enhetliga med tanke på ett fungerande fastighetsdatasystem. Ett fungerande fastighetsdatasystem och platsinformation som baserar sig på fastighetsdata och annan terränginformation har allt större betydelse när man skapar förutsättningar för en hållbar och mångsidig användning av förnybara naturresurser samt vid utvecklandet av näringarna och fritidssysselsättningarna. Det ställs ständigt nya krav som gäller tillgången till, egenskaperna hos, kvaliteten på samt aktualiteten och tillförlitligheten i fråga om uppgifterna om fastigheterna. Med tanke på samhället och ekonomin har dessa uppgifter dessutom stor betydelse eftersom uppgifterna om fastigheterna ligger till grund för systemet med säkerheter.

För att fastighetsystemet skall vara tydligt föreslås att vägområdena skall lösas in till väghållaren med äganderätt och antecknas i fastighetsregistret som fastigheter i form av inlösningsenheter. För att kravet på tydlighet skall uppnås måste också befintliga vägområden förklaras vara väghållarens egna. Registerenheter för allmänna vägar i fastighetsregistret ändras utan särskild förrättning eller beslut till inlösningsenheter. Förslaget gäller endast vägområden. Befintliga biområden utanför vägområdet som i huvudsak är områden för tagning av stenmaterial skall inte omfattas av ändringen. I motsats till vägområden kan fastighetsägaren tänkas ha befogad anledning att få sitt område tillbaka sedan tagningen av stenmaterial upphört. Biområden som finns i omedelbar anslutning till vägområden, t.ex. rastplatser, skall förklaras ingå i vägområdet sedan lagen trätt i kraft och övergå i väghållarens ägo förutsatt att dylika områden alltjämt behövs för att tjäna vägen och dess användare.

Trots övergången till ett system med äganderätt till vägområden bibehålls nuvarande

bestämmelser något så när oförändrade när en landsväg upphör att vara allmän väg på grund av att den hamnat vid sidan om eller då vägen dragits in. Dylika av väghållaren ägda vägområden ansluts alltså enligt mittlinjesprincipen till de fastigheter som angränsar till vägen. Inom detaljplaneområden eller områden som är belagda med byggförbud för utarbetande av en detaljplan skall den indragna vägen på samma sätt som för närvarande överföras i kommunens ägo. Eftersom det indragna vägområdet i allmänhet kommer att användas för trafik är det inte möjligt att fastställa någon ersättning för att området ansluts till fastigheten eller överförs på kommunen.

Grundande av äganderätt till vägområden på ovan föreslaget sätt är inte alltid ändamålsenligt. Framför allt i sådana fall då vägområdet berörs av byggande skall väghållarens rätt begränsas till vägrätt. Väghållaren skall i dylika fall när tillstånd för arbete på vägområde beviljas övervaka att byggandet och byggnaderna inte äventyrar trafiksäkerheten eller försvårar väghållningen. Det är annars inte väghållarens uppgift att delta i byggande på vägområdet.

Med tanke på markägarens rättsliga ställning spelar det ingen roll om vägområdena förvärvas på ovan föreslaget sätt i väghållarens ägo eller om nuvarande system med vägrätter bibehålls. Markägaren får eller har fått full ersättning för de vägområden han överlåtit. När en väg dras in skall det av väghållaren ägda vägområdet anslutas till angränsande fastigheter eller övergå i kommunens ägo på samma sätt som för närvarande.

Vägförrättningsförfarande

En av de mest betydande reformerna i den nuvarande väglagen var införandet av vägförrättningsförfarandet. Genom det ersattes det långsamma och invecklade förfarandet enligt expropriationslagen som redan i samband med beredningen av väglagen ansågs föråldrad. För den allmänna vägförrättningen svarar en förrättningsingenjör med biträde av två gode män som valts av kommunen. Vid den allmänna vägförrättningen behandlas både de fastighetstekniska åtgärderna och ersättningarna.

Vägförrättningsförfarandet har varit förebild vid stiftandet av lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977) nedan inlösningslagen. Genom lagen om ändring av väglagen (342/1998) reviderades lagens 9 kap., som gäller förvärv av områden samt ersättningar. Avsikten var att förenhetliga bestämmelserna om väginlösnings- och andra inlösningslagar som baserar sig på inlösningslagen.

Eftersom ett stort antal inlösningslagar av vägområden aktualiseras varje år och det ofta är bråttom att inleda arbetena är det inte ändamålsenligt att helt övergå till att tillämpa inlösningslagen. På grund av vägprojektens särdrag och vissa brister i inlösningslagen är det nödvändigt att ta in bestämmelser om förvärv av områden samt ersättningar också i den nya väglagen. Bestämmelserna skall till stor del överensstämma med nuvarande lag.

Det föreslås att förrättningsförfarandet ändras så, att inlösningslagen kan delas upp på två förrättningar varvid t.ex. överlåtelseersättningarna kan fastställas till slutligt belopp snart efter besittningstagandet. Därmed för snabbas erhållandet av ersättningar och väghållarens räntekostnader minskar.

De svårtydda bestämmelserna om ägoregleringar i den nuvarande lagen föreslås bli omskrivna så att de huvudsakliga principerna i den nuvarande lagen bibehålls. Avsikten är att det skall bli enklare att betala riktigt små ersättningar. Om det totala belopp som skall betalas till samma sakägare inte överstiger 10 euro behöver beloppet inte betalas eller deponeras.

I överensstämmelse med namnet på den nya lagen skall den allmänna vägförrättningen kallas landsvägsförrättning.

Vägavgifter

Nätet av allmänna vägar har i Finland ansetts vara en avgiftsfri offentlig nytthet som helt finansieras med skattemedel. Inga vägavgifter har uppburits för användningen av vägarna. Denna princip bibehålls.

På basis av 18 § i den nuvarande väglagen är det möjligt att uppbära skälig gängse avgift för utnyttjande av en frigående färja som hör till en allmän väg om särskilda skäl föreligger. Enligt lagrummet skall om avgiften

bestämmas genom ”förordning”. Någon dylik avgift har dock aldrig fastställts. Vägförvaltningens färjor som hör till allmän väg är avgiftsfria för användarna.

I samband med denna revidering föreslås inte att avgifter införs utan endast att nuvarande möjlighet bibehålls. Samtidigt ändras bestämmelsen om fullmakten att utfärda förordning.

4. Propositionens verkningar

4.1. Ekonomiska verkningar

Målet med propositionen är att revidera lagstiftningen om allmänna vägar så, att den motsvarar de behov som finns i detta nu och under en överskådlig framtid. Det är inte fråga om att omfördela väghållningsansvaret mellan staten, kommunerna eller enskilda personer. Propositionen har inte några direkta verkningar för privathushåll, enskilda personer eller näringslivet, bortsett från möjligheten att låta bli att betala vissa ringa ersättningar som påförts vid vägförrättningen. Propositionen har inte heller några direkta verkningar för den kommunala ekonomin. Att kommunerna inte längre kan åläggas att vara väghållare för en allmän väg bekräftar endast rådande praxis.

De nationellt viktiga stomvägar som föreslås i propositionen grundar sig på en granskning som omfattar hela vägnätet. Vid denna granskning har de nationellt viktiga landsvägarnas allra viktigaste förbindelser klarlagts. När en landsväg i enlighet med den förslagna lagen fastställs vara en nationellt viktig stomväg förutsätter detta ännu inte att förbättringsåtgärder vidtas. När klassificeringen blivit klar kan planeringsåtgärder i enlighet med de trafikpolitiska målen vidtas i syfte att förbättra dessa stomvägar till den målsatta kvalitetsnivån, om den allmänna trafiken så kräver. Enligt de utredningar som gjorts om vägförbindelserna behövs ca 2 miljarder euro för att man skall uppnå kvalitetsnivån på hela nätet av stomvägar. Med nuvarande finansiering för väghållningen tar det minst 20 år innan målet kan uppnås.

I propositionen föreslås att väghållningsmyndighetens ansvar för underhållet skall fortsätta i fråga om tidigare allmänna vägar

under en viss övergångsperiod samt att en tidigare allmän väg skall återställas i vissa fall. I dessa fall är det fråga om så små tilläggs-kostnader att de inte har någon betydelse för finansieringen av väghållningen.

Den i propositionen föreslagna omorganiseringen av den äganderätt och vägrätt som hänför sig till vägområdena har inte några omedelbara ekonomiska verkningar. Vägrätten gör det dock möjligt att i vissa fall utnyttja vägområdet för ekonomisk verksamhet, t.ex. för överbyggnad av ett vägområde eller användning av markytan ovanpå vägtunnlar för byggnadsändamål. Vid de allmänna vägarna finns i detta nu fem vägtunnlar med en sammanlagd längd av knappa två kilometer. I propositionen föreslås att bestämmelsen i 93 § markanvändnings- och bygglagen skall bibehållas i stort sett oförändrad. Enligt bestämmelsen övergår ett vägområde för en landsväg inom ett detaljplaneområde utan ersättning i kommunens ägo när detaljplanen träder i kraft. Förslaget har inte några omedelbara ekonomiska verkningar eftersom överföringen av äganderätten inte ändrar på väghållningsskyldigheten och inte på nivån på väghållningen. Vägarna är fortfarande landsvägar. Inom detaljplaneområden finns det ca 5 000 km allmänna vägar, och vägområdet för ca hälften av dem har övergått i kommunens ägo med stöd av bestämmelserna i den nämnda markanvändnings- och bygglagen och i den lagstiftning som föregick den. När detaljplaneområdena utvidgas övergår med stöd av den nämnda bestämmelsen årligen några kilometer vägområde för allmän väg i kommunens ägo. Propositionen innehåller inte några förslag till ändring av fördelningen av ansvaret för trafiklederna inom detaljplaneområden, utan om detta bestäms i 83 § 4 mom. markanvändnings- och bygglagen. Inga förändringar av bestämmelsen föreslås. Under åren 2000—2003 ändrades fyra gator på sammanlagt åtta kilometer till landsvägar.

Det föreslås inte några ändringar av den administrativa indelningen mellan landsvägar och enskilda vägar, utan en ändring av en enskild väg till en allmän väg och indragning av en landsväg skall liksom nu fastställas från fall till fall. Under 2000—2003 blev 23 enskilda vägar på sammanlagt 146 km all-

männa vägar och 34 allmänna vägar drogs in på en sträcka om totalt 31 km.

Registreringen av befintliga allmänna vägar och till dem anslutna biområden förutsätter att lantmäterimyndigheterna vidtar åtgärder för att ändra uppgifterna i fastighetsregistret. De kostnader för ändring av fastighetsregistret som denna lagreform medför har beräknats uppgå till ca 100 000 euro. Arbetet utgör en del av en grundlig förbättring av fastighetsregistret och det utförs under flera års tid.

Möjligheten att dela upp inlösningsen på två förrättningar sänker räntekostnaderna på de ersättningar som väghallningsmyndigheten måste betala, eftersom en del av ersättningarna kan betalas slutligt redan i början av vägprojektet. Det är svårt att uppskatta beloppet på ränteinbesparingen eftersom uppdelningen av förrättningen är beroende av förrättningsingenjörens beslut och eftersom projekten varierar beträffande både art och omfattning. Å andra sidan kan uppdelningen av inlösningsen på två förrättningar i någon mån utöka förrättningskostnaderna. Eftersom det i propositionen inte föreslås några ändringar av föremålen för ersättningen eller ersättningsgrunderna har reformen inte heller i övrigt några verkningar på anslagen för markanskaffning.

Eftersom det i 11 kap. 4 § jordabalken (540/1999) bestäms att äganderätten till expropriationsenheter inte inskrivs genom lagfart orsakar inlösningsen av vägområden med äganderätt och bildandet av inlösningsenheter inte några lagfartskostnader.

4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

I målen för den nya lagen betonas öppenheten i vägplaneringen och möjligheten att förstå planerade lösningar. Även om det i propositionen inte föreslås några nya förfaranden vid beredningen av planerna har de interaktiva förfarandena inneburit mera arbete för de personer som arbetar med planerna. När planläggning och planering av en väg kopplas till varandra kräver i synnerhet de förfaranden för deltagande och de samråd mellan myndigheterna som införts genom markanvändnings- och bygglagen en egen

arbetsinsats. När kraven på innehållet i vägplanen dessutom utökas med åtgärder för att återställa en väg som dras in och förfarandena för indragning av en väg utvecklas kommer behovet av personal inom planeringen inte att minska.

Det föreslås inte några betydande ändringar av de olika myndigheternas uppgifter. De uppgifter som gäller undantagstillstånd och som för närvarande ankommer på de regionala miljöcentralerna föreslås bli överförda till väghallningsmyndigheten. Det är fråga om beviljande av undantag från förbudet mot byggande invid vägen och förbudet mot utomhusreklam. Likaså är avsikten att slopa bestämmandet av ändpunkten för en allmän väg på detaljplaneområden. Den föreslagna lagen har inte några nämnvärda verkningar i fråga om organisationen och personalen.

4.3. Miljökonsekvenser

Ett av målen med reformen är att vid väghallningen i allt större utsträckning beakta miljöaspekterna på ett sätt som främjar hållbar utveckling. När nya vägar planeras utreds vägens verkningar omsorgsfullt. För att hindra eller minska skadliga miljökonsekvenser skall särskild uppmärksamhet fästas vid vägens placering i terrängen. Att dra vägen genom en tunnel kan vara en ändamålsenlig åtgärd med tanke på miljön. Byggandet av bullerskydd och skyddet av grundvattnen är viktiga. Med tanke på en hållbar utveckling är det nödvändigt att icke förnybara naturresurser som t.ex. naturgrus används sparsamt och att man försöker hitta ersättande material.

Miljöaspekterna skall beaktas vid all väghallning. Vid halkbekämpningen minskas användningen av salt när detta är möjligt med hänsyn till trafiksäkerheten. På klassificerade grundvattenområden vidtas åtgärder för att hindra att ämnen som rinner av vägar hamnar i grundvattnet. För att främja boendetrivseln i tätorter byggs bullerskydd.

Vägplaneringen är intimt förknippad med annan planering av användningen av områden. Planeringen av en väg grundar sig på en sådan plan enligt markanvändnings- och bygglagen där vägens läge och förhållande till den övriga områdesanvändning har utretts. Uppnåendet av de riksomfattande må-

len för områdesanvändningen främjas vid vägplaneringen. Också med metoder inom väghållningen främjas en hållbar samhällsutveckling och ett hållbart byggande samt en öppen och interaktiv planering.

4.4. Verknningar för medborgarna

Målet med reformen är att erbjuda var och en möjlighet att på allmänna vägar röra sig tryggt och smidigt. De allmänna vägarna skapar förutsättningar för boende och näringsverksamhet i olika delar av landet. De dagliga farbarheten tryggas på allmänna vägar i hela landet så att alla har möjlighet att röra sig och nå basservicen.

Vid väghållningen måste man fästa uppmärksamhet vid de olika behov av att röra sig som olika befolkningsgrupper har. I samband med väghållningsåtgärder skall man i synnerhet beakta barns, åldringars och rörelsehindrades behov av att röra sig tryggt, t.ex. genom en särskiljning av den lätta trafiken från annan trafik samt genom en lättillgänglig kollektivtrafik.

4.5. Verknningar i fråga om trafiksäkerheten

Statsrådet har den 18 januari 2001 fattat ett principbeslut om förbättring av säkerheten i vägtrafiken. Enligt målet får det finnas högst 250 dödsfall i trafiken år 2010. I jämförelse med de övriga nordiska länderna ligger Finland sämre till än Sverige och Norge. Trafiksäkerhetssituationen förbättrades i Finland på 1990-talet men därefter har den positiva utvecklingen avstannat. För att uppnå det mål som uppställs i principbeslutet bereds och vidtas olika åtgärder, bland vilka de viktigaste gäller ett försök att stävja tillväxten i trafiken, utnyttjande av teknologi, värdesättning av trafiksäkerheten, förbättrad trafiksäkerhet i tätorterna, möjligheten att påverka förarna, en minskning av antalet avkörnings- och mötesolyckor och en lindring av följderna av sådana olyckor samt regionalt säkerhetsarbete. Uppnåendet av målen kan påverkas genom åtgärder inom väghållningen, t.ex. genom vägens sträckning, inverkan på en tätare tätortsstruktur, särskiljande av olika väganvändargrupper, t.ex. lätt och tung trafik, en

förbättring av verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken, politik för anslutning av enskilda vägar, styrning av trafiken och ett effektivt landsvägsunderhåll. De mål och åtgärder som ingår i den föreslagna lagen överensstämmer med nämnda principbeslut.

4.6. Verknningar i fråga om utvecklandet av regionerna

Vägtrafiksystemet är viktigt med tanke på utvecklandet av regionerna. Om vägnätet utvecklas skapar man förutsättningar för bosättning och näringsverksamhet i olika delar av landet. Samtidigt medverkar man till uppkomsten av en hållbar och balanserad regional struktur. Genom väghållningen måste man kunna främja regionernas egna utvecklingsstrategier och regionala särdrag.

4.7. Verknningar för företagen

Ett fungerande trafiksystem är viktigt för företagsverksamheten speciellt i Finland, där avstånden är långa och transportkostnaderna därför högre än i Mellaneuropa. Med tanke på företagen skapar landsvägsnätet förutsättningar för smidiga och trygga transporter till rimliga kostnader.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Beredningsskeden

Kommunikationsministeriet tillsatte den 1 juni 2001 en arbetsgrupp (väglagsarbetsgruppen) som hade som mål att modernisera lagstiftningen om allmänna vägar. Dessutom skulle arbetsgruppen bedöma möjligheten att stifta en allmän trafikledslag för olika trafikleder.

Innan arbetsgruppen inledde sitt arbete ordnades ett diskussionsmöte till grund för arbetet med att revidera lagstiftningen. Till mötet inbjöds representanter för de viktigaste myndigheterna. Arbetsgruppens preliminära utkast till ny lag om allmänna vägar och utkast till allmän motivering diskuterades vid ett möte i augusti 2002 till vilket hade inbjudits förutom myndigheter också representanter för de viktigaste organisationerna för naturskyddet, näringslivet och markägarna. Om

utkasterna fick man dessutom skriftliga utlåtanden och förslag från olika håll.

Väglagsarbetsgruppens betänkande med förslag till landsvägslag (kommunikationsministeriets publikationer 9/2003) blev klart den 31 januari 2003. Betänkandet var enhälligt. Det ansågs inte finnas förutsättningar för att bereda en allmän trafikledslag på grund av att trafiklederna är så olika och på grund av det stora antalet olika bestämmelser.

5.2. Utlåtanden

Utlåtanden om väglagsarbetsgruppens betänkande begärdes av centrala statliga och kommunala myndigheter, av förbunden på landskapsnivå samt organisationer och samfund som representerar näringslivet, olika intresseorgan och medborgarverksamheten samt av högskolor och universitet. Sammanlagt 56 olika organisationer gav sitt utlåtande.

I utlåtandena har reformen ansetts nödvändig och dess centrala mål i huvudsak riktiga. Olika åsikter har närmast framförts i fråga om arten av den rätt som tillkommer väghållaren samt om längden på de bygginskränkningar och –förbud som ansluter sig till ett vägprojekt. Förslaget har till dessa delar preciserats och också i övrigt har anmärkningarna i mån av möjlighet beaktats vid beredningen av propositionen.

6. Andra omständigheter som inverkar på propositionen

6.1. Genomförda lagstiftningsreformer

Finlands grundlag

Den nya grundlagen trädde i kraft den 1 mars 2000. Huvudsyftet med reformen var att förenhetliga och modernisera grundlagen, dock utan några ändringar av grunderna för vår konstitution. I 2 kap. grundlagen ingår bestämmelser om de grundläggande fri- och rättigheterna. Dessa bestämmelser överfördes till den nya grundlagen utan ändringar från Regeringsformen för Finland enligt deras lydelse i den lag av den 1 januari 1996 om ändring av Regeringsformen för Finland

(969/1995). Enligt 22 § grundlagen skall det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses.

Bland bestämmelserna om de grundläggande fri- och rättigheterna i grundlagen är bestämmelserna om egendomsskydd (15 §), ansvar för miljön (20 §) och rättskydd (21 §) särskilt viktiga vid revideringen av lagstiftningen om allmänna vägar. Revideringens förhållande till de grundläggande fri- och rättigheterna behandlas i kapitlet om lagstiftningsordningen.

Markanvändnings- och bygglagen

Den markanvändnings- och bygglag som trädde i kraft vid ingången av 2000 inverkar direkt på de allmänna vägarna genom planläggningssystemet. I markanvändnings- och bygglagen har dessutom intagits en ny bestämmelse om de allmänna vägar för vilka trafikområden kan reserveras i detaljplanen. I samband med antagandet av markanvändnings- och bygglagen ändrades också 10 § lagen om allmänna vägar genom vilken planläggningens betydelse vid planeringen och anläggandet av allmänna vägar betonades. Dessa bestämmelser avses inte bli ändrade.

Lagen om Vägförvaltningen och lagen om Vägverket

Väghållningen i fråga om allmänna vägar har omorganiserats från och med den 1 januari 2001 då Vägförvaltningen, som inrättats genom lagen om Vägförvaltningen (568/2000), och Vägverket, som inrättats genom lagen om Vägverket (569/2000) inledde sin verksamhet. Vägförvaltningen svarar för väghållningen i fråga om allmänna vägar och den upphandlar av utomstående sådana produktionstjänster och produkter som hänförs till väghållningen. Vägverkets verksamhetsområde inom jord- och vattenbyggnadsbranschen omfattar i första hand planering, byggande, underhåll och skötsel av trafikleder och trafikmiljön samt produkter och tjänster i anslutning härtill. Den produktionsmässiga verksamheten inom väghållningen i fråga om allmänna vägar skall i sin helhet öppnas för konkurrens före utgången

av 2004.

Förvaltningslagen

Förvaltningslagen (434/2003) är en allmän lag som reglerar verksamheten inom förvaltningen. Lagen träder i kraft den 1 januari 2004. Syftet med förvaltningslagen är att genomföra och främja god förvaltning samt rättsskydd. Lagen ersätter lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), lagen om överlämnande av handlingar (74/1954) och lagen om delgivning i förvaltningsärenden (232/1966). Förvaltningslagen är liksom lagen om förvaltningsförfarande en sekundär lag, dvs. om det i någon annan lag finns bestämmelser som avviker från förvaltningslagen skall dessa tillämpas i stället för förvaltningslagen. I synnerhet när det gäller bestämmelserna om delgivning och delfående av beslut som fattas i vägprojekt behövs bestämmelser som är enhetliga med förvaltningslagen.

Lag om ett förvaltningsförsök i Kajanaland

Syftet med lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanaland (343/2003) är att inhämta erfarenheter av hur en stärkt självstyrelse för landskapet påverkar landskapets utveckling, ordnandet av kommunal service, medborgarnas inflytande, kommunalförvaltningen, statens regionförvaltnings verksamhet samt förhållandet mellan landskapet och statens centralförvaltning. Förvaltningsmodellen baserar sig på ett landskapsfullmäktige som utses genom val och på landskapsstyrelsen. I statsbudgeten tas ett anslag för försöksområdets utveckling in. Landskapsfullmäktige beslutar om fördelningen av anslaget på olika myndigheter. I anslaget ingår också anslag för basväghållningen och utvecklandet av vägnätet. Landskapsfullmäktige anvisar delar av anslaget vidare till behöriga statliga myndigheter, t.ex. vägdistrikten, för användning för ändamål enligt lagstiftningen. Lagen om ett förvaltningsförsök i Kajanaland trädde i kraft den 1 juni 2003 och försöket inleddes den 1 januari 2005. Lagen är i kraft till utgången av 2012.

Lag om ett informationssystem för väg- och gatunätet

Lag om ett informationssystem för väg- och gatunätet (991/2003) trädde i kraft den 1 januari 2004. Avsikten med den föreslagna lagen är att skapa ett rikstäckande informationssystem och en informationstjänst innehållande uppgifter om allmänna och enskilda vägar samt om gator. Systemet innehåller uppgifter om de allmänna och enskilda vägarnas samt gatornas position som en del av trafiksystemet liksom också de viktigaste uppgifterna om egenskaperna. Vägförvaltningen svarar för inrättandet, administreringen, upprätthållandet, informationstjänsten och utlämnandet av uppgifter samt för utvecklandet av systemet.

6.2. Aktuella lagstiftningsprojekt

Miljöministeriet bereder för närvarande ändringar av lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden (669/1978). Det föreslås att definitionen av den eftersträlvade kvalitetsnivån inom underhåll av gatan ändras. Enligt förslaget skulle man vid definieringen av gatuhållarens underhållsskyldighet mer än hittills beakta omständigheterna. Kommunen skulle mot avgift kunna åta sig att sköta det vinterunderhåll av gångbanan som ankommer på tomtägaren.

6.3. Verknningar av internationella avtal och förpliktelser

Konventionen om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor

I Danmark har 1998 antagits en konvention om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig överprövning i miljöfrågor, den s.k. Århuskonventionen. Konventionen har trätt i kraft internationellt i oktober 2001. Konventionen är ett miljöavtal av ny typ där rättigheterna i anslutning till miljön och de mänskliga rättigheterna är kopplade till varandra. Konventionen ställer krav på avtalsparterna i förhållande till allmänheten och organisationer.

Konventionen innehåller bestämmelser som kan indelas i tre grupper: erhållande av miljöinformation, allmänhetens och organisationernas rätt att delta i beslutsfattande som gäller miljön samt rätten att söka ändring. Bestämmelserna om rätten att delta gäller å ena sidan enstaka projekt och å andra sidan deltagande på ett allmännare plan i beslutsfattandet, dvs. i beredningen av olika planer och av lagstiftningen. Ändringssökandet gäller frågor som hör till konventionens tillämpningsområde, dvs. rätten att söka ändring i erhållandet av information om miljön samt i funktioner som fastställs i konventionen, t.ex. i beslut om anläggande av motorvägar eller motortrafikleder och anläggande av en minst 10 km lång väg med fyra körfält. Bestämmelserna om rätten att söka ändring och anhängiggöra ärenden tillämpas förutom på allmänheten också på miljöorganisationer.

I markanvändnings- och bygglagen har de

rättigheter som avses i konventionen garanterats också när det gäller vägar eftersom planeringen av vägar måste grunda sig på en plan där vägens sträckning och förhållande till användningen av andra områden har ordnats. Organisationerna har rätt att söka ändring i de planläggningsbeslut som föregår vägplaneringen.

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av konventionen om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen samt till lagar om hur vissa projekt som påverkar användningen av miljön skall handläggas i ett inlösningsförfarande och om ändring av kärnenergilagen (RP 165/2003 rd) har givits den 19 december 2003.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1.1. Landsvägslag

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Lagens syfte.* Det föreslås att paragrafen skall innehålla bestämmelser om de allmänna principer som stiftandet landsvägslagen gäller. Lagens primära syfte är att skapa rättsliga grunder för att de trafik- och transportbehov som skall genomföra de allmänna vägarna skall kunna tillgodoses. Landsvägar utgör i detta sammanhang en del av trafiksystemet i sin helhet, och trafiken skall kunna fungera väl vid övergången från ett trafiksystem till ett annat. Det föreslås att man med väghållningsåtgärder skall se till att trafiken kan löpa tryggt och samtidigt smidigt. I väghållningen skall en hållbar utveckling, vilken utgör ett utgångsläge i väghållningen, beaktas. Trots att det inom väghållningen inte alltid är möjligt att hindra uppkomsten av effekter som är skadliga med tanke på en hållbar utveckling måste man vid valet av åtgärder sträva efter att hitta lösningar som främjar en hållbar utveckling.

Ett syfte med lagen är dessutom att garantera alla sakägare och även övriga en möjlighet att inverka på innehållet i de beslut som fattas när det gäller anläggande av landsvägar. För dem som omfattas av de verkningar den planerade vägen har är utrednings- och vägplanerna viktiga med tanke på att möjligheterna till påverkan bör tryggas lika väl i planeringsskedet som i sökandet av ändring i beslut som fattats. Väghållningsmyndighetens verksamhet bör även i övrigt bedrivas på ett sätt som främjar öppenhet och växelverkan.

2 §. *Tillämpningsområde.* I paragrafen fastställs det huvudsakliga innehållet i landsvägslagen. Det föreslås att lagen skall vara en allmän lag som gäller landsvägar. I lagen föreskrivs om vad landsvägar innebär, om vad

landsvägsområden inbegriper, om förutsättningarna för anläggande av landsvägar, om administrativa ändringar i trafiklederna, om väghållningen och om indragningen av landsvägar. I lagen föreskrivs dessutom om vilken möjlighet sakägarna i ett vägprojekt har att inverka på vägplanerna samt om besvärsmått. Om ersättningar och fastställande av ersättningar samt om landsvägsförrättning föreskrivs i separata kapitler.

3 §. *Utveckling och underhåll av landsvägsnätet.* Det föreslås att det i paragrafen skall ingå bestämmelser om riktlinjerna i väghållningen med tanke på såväl utvecklingen av vägnätet som underhållet av det nuvarande vägnätet. I paragrafens 1 mom. framgår att vägnätet har en uppgift när det gäller servicen i och med att det främjar uppnåendet av allmänt godkända mål som ställs någon annanstans i lagstiftningen. Här bör särskild uppmärksamhet fästas vid de riksomfattande målen för områdesanvändningen som statsrådet ställt samt vid utvecklingen av regionerna. Trots att de statliga myndigheterna enligt 24 § markanvändnings- och bygglagen i sin verksamhet skall beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen och främja möjligheterna att uppnå dem, är det skäl att i landsvägslagen nämna denna skyldighet separat. Likaså regionutvecklingslagen förpliktar de statliga myndigheterna att beakta de rikstäckande målen för regionutvecklingen och främja uppnåendet av målen och likväl att i sin verksamhet beakta landskapsprogrammen och främja genomförandet av dem. Eftersom ett fungerande vägnät har märkbar betydelse för utvecklingen av regionerna, är det skäl att i paragrafen nämna denna utveckling separat. Markanvändningsplaneringen ges innehåll i olika typer av planer, där olika funktioner kombineras för att bli behandlade som ett gemensamt mål för ett visst område. Även vägnätet bör främja dylika målsättningar.

I paragrafens 2 mom. behandlas vägnätet

med tanke på trafiken på vägarna. Det föreslås att man med väghållningsåtgärder bör sträva efter att all trafik på landsvägarna skall kunna löpa tryggt, vare sig det gäller fordonstrafik eller lätt trafik. Trafiken bör också vara fungerande på så vis att trafiken och transporten skall kunna ske flexibelt inom hela trafiksystemet. Man bör med väghållningsåtgärder försäkra sig om att trafik och transporter är möjliga inom hela landet. I detta syfte bör landsvägsnätet erbjuda en viss basservicenivå. Denna inbegriper möjligheten att nå en allmän väg på rimligt avstånd och att även de minst trafikerade landsvägarna hålls i ett skick som tillfredsställer den allmänna trafiken så att trafik- och transportkostnaderna i det vida och glesbefolkade landet skall kunna hållas skäligen. Eftersom landsvägar används till de mest varierande trafikbehov bör de behov som olika användargrupper har tas i beaktande. Det föreslås att särskild uppmärksamhet skall fästas vid behoven hos de grupper som i detta sammanhang befinner sig i den svagaste ställningen, t.ex. barn, äldre och rörelsehindrade. I paragrafens 2 mom. betonas dessutom ett sparsamt utnyttjande av naturresurserna, vilket utgör en del av den hållbara utveckling som nämns i 1 §. I utvecklingen och underhållet av vägnätet bör de olägenheter som förorsakas av vägarna och trafiken minimeras i de fall olägenheter inte helt och hållet kan förhindras.

4 §. *Landsvägar och klassificeringen av dem.* Det föreslås att det i paragrafens 1 mom. skall ges en juridisk definition på begreppet landsväg på basis av vilken en landsväg kan särskiljas från en enskild väg och gata, eftersom skillnaden vanligtvis inte kan skönjas med hjälp av yttre kännetecken. En landsväg skall för det första ha upplåtits för allmän trafik. Detta innebär att ett administrativt beslut bör utgöra en förutsättning för att en landsväg finns till. När det gäller anläggandet av en landsväg innebär detta ett godkännande av vägplanen, anläggningsarbete och upplåtande av den färdiga vägen för allmän trafik. En vägplan skall utarbetas och godkännas även när en enskild väg eller gata tas i bruk som landsväg. En landsväg upplåts genom ett administrativt beslut för allmän trafik medan en enskild väg avses tjäna det

behov av vägförbindelser som fastigheterna i anslutning till vägen har. En landsväg kännetecknas dessutom av att staten sörjer för väghållningen. Ordnanandet av gatuhållningen ankommer enligt 84 § markanvändnings- och bygglagen på kommunen. I den andra meningen i momentet föreslås att landsvägarna indelas enligt vilken betydelse de har i trafiknätet, medan den gällande lagens tudelning i landsvägar och bygdevägar grundar sig på administrativ särskiljning. Den föreslagna indelningen av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar baserar sig på de klassificeringar som utformats i samband med planeringen och planläggningen av vägen.

I paragrafens 2 mom. beskrivs närmare de uppgifter som riksvägarna, stamvägarna och de regionala vägarna har när det gäller servicen. De övriga landsvägarna är förbindelsevägar.

I paragrafens 3 mom. bestäms vilken myndighet som skall besluta om klassificeringen av landsvägar enligt 1 mom. Eftersom det är fråga om allmänna vägar föreslås att trafikförvaltningen skall besitta beslutanderätten. I enlighet med 1 § 1 mom. i den gällande vägförordningen föreslås att kommunikationsministeriet skall besluta vilka landsvägar som skall vara riksvägar och stamvägar. Genom sitt beslut den 2 december 1992 bestämde trafikministeriet om huvudvägarna och genom sitt beslut den 21 juni 1993 om stamvägarna. Det föreslås att Vägförvaltningen skall bestämma vilka landsvägar som är regionala vägar och förbindelsevägar. I den allmänna motiveringen beskrivs nationellt viktiga stamvägar. Om dessa bestämmer kommunikationsministeriet.

Trots att en landsväg är avsedd för allmän trafik kan den allmänt begränsas så att den endast gäller trafik av visst slag. I enlighet med vad som anges i den gällande lagen föreslås att en landsväg skall kunna vara en motorväg eller en motortrafikled. Om trafiken på dylika vägar föreskrivs i 2 kap. vägtrafikförordningen (182/1982). Om en landsväg, när den anläggs, avses bli en motorväg eller motortrafikled, skall därom bestämmas i vägplanen. I vägplanen kan också trafiken på övriga landsvägar allmänt begränsas i kvalitativt eller kvantitativt hänseende. I enlighet

med vad som anges i den gällande vägförordningen bestäms närmare om motorvägars och motortrafikleders tekniska egenskaper genom förordning av statsrådet. I enlighet med den gällande lagen föreslås att en landsväg också skall kunna vara en väg som endast används på vintern. Bestämmelserna i den föreslagna lagen gäller i tillämpliga delar dylika särskilda vintervägar.

5 §. *Områden, konstruktioner och anordningar som hör till en landsväg samt vägområde.* I paragrafen definieras i enlighet med den gällande lagen landsvägens delar samt de konstruktioner och anordningar som hör till en landsväg. I paragrafens 1 mom. finns en exempelförteckning över till vilka olika användningsändamål en landsvägsfastighet kan användas. I 1 mom. 1 punkten räknas landsvägens olika delar upp. I vägtrafiklagen (267/1981) och vägtrafikförordningen ingår bestämmelser om t.ex. körbanan, vägrenen, gångbanan, cykelbanan och parkeringsplatsen eller parkeringsområdet. Även om ett område inte är avsett för trafik, såsom skilje-remsan mellan motorvägar, hör området till vägen. Specialtransportväg avser arrangemang med omfartsvägar vid sådana platser på en landsväg där ett hinder, t.ex. en låg bro, hindrar en specialtransport. En specialtransportväg byggs och underhålls enbart för dylika transporter. Med väghållningsåtgärder kan nyttjandet av kollektivtrafik främjas genom att tillgången till kollektivtrafik och smidigheten i trafiken underlättas. I enlighet med detta kan en landsväg omfatta områden som tjänar kollektivtrafiken och nyttjandet av den, t.ex. körfiler reserverade för kollektivtrafik samt hållplatser och parkeringsområden som är avsedda för dem som nyttjar kollektivtrafiken. För vägtrafikanterna är det, speciellt med tanke på långväga trafik, nödvändigt att skapa områden för rekreation som är bättre utrustade än parkeringsplatser och parkeringsområden. På dylika rastplatser kan olika funktioner som tjänar vägtrafikanterna placeras, och om dessa föreskrivs närmare i 8 §. Det föreslås att de upplagsområden som hör till en väg i första hand skall tjäna väghållningen, men i särskilda fall kan områdena brukas t.ex. för tillfällig lagring och lastning av virke.

Enligt 1 mom. 2 punkten hör till en lands-

väg sådana vägtekniska konstruktioner och anordningar som tjänar de områden som nämns i 1 punkten, t.ex. ett dike och dikes-trummor, en vägren, en vägslänt, en bro och belysningsanordningar.

Enligt paragrafens 1 mom. 3 punkten hör olika konstruktioner och anordningar, som är avsedda att vägleda vägtrafikanterna, till en landsväg. Till dessa hör framför allt de vägmärken som definieras i vägtrafiklagstiftningen och andra trafikordningar. Den övriga trafikledningen, t.ex. olika slag av system som tjänar vägtrafikanterna och tillhandahåller aktuell information om trafiken och väglaget, har ökat kraftigt. I och med att tekniken utvecklas kommer informationen till vägtrafikanterna att öka och dess form utvecklas.

Till en landsväg hör enligt paragrafens 1 mom. 4 punkten också andra områden, konstruktioner och anordningar som inte nämns i 1—3 punkten men som behövs för väghållningen eller trafiken. I denna punkt nämns separat de bullerskydd som syftar till att förebygga olägenheter av trafiken och de vilstängsel som är viktiga med tanke på trafik-säkerheten. Det föreslås att också dessa konstruktioner med tillhörande områden skall hör till en landsväg.

I paragrafens 2 mom. föreslås i enlighet med den gällande lagen att en landsväg skall kunna tjäna behov inom flygdriften genom att fungera som en reservlandningsplats. Om detta skall särskilt beslutas i samband med vägplanen, varvid en reservlandningsplats hör till en landsväg. När en landsväg leder till en riksgrens föreslås att landsvägen likaså skall omfatta ett i vägplanen nödvändigt område för funktioner som förorsakas av den gränsöverskridande vägtrafiken, t.ex. tull- och passkontroll.

De områden som avses i 1 och 2 mom. föreslås bilda ett vägområde. Anläggandet av en landsväg grundar sig på en vägplan på basis av vilken vägområdet märks ut i terrängen, och gränsen för vägområdet fastställs vid landsvägsförrättning. För en del av landsvägarna, ca 20 000 kilometer, har aldrig ett område fastställts vid fastighetsförrättning. Det föreslås att paragrafens 3 mom. skall inkludera en definition som uttrycker vägområdets storlek i sådana fall. Enligt definitionen skall

vägområdet för oavgränsade landsvägar sträcka sig två meter från dikets yttre kant. Om det vid landsvägen inte finns någon dikeskant räknas de två metrarna från den yttre kanten av vägslänten eller vägskärningen. Gränsen för vägområdet får inte fastställas i strid med detaljplanen så att t.ex. vägområdet tillåts sträcka sig utanför trafikområdet. Det föreslås vara möjligt att för fastställande av gränsen för ett vägområde hålla landsvägsförrättning.

6 §. *Landsvägsfärjor*. I enlighet med den gällande lagen föreslås att en färja med färjled och färjeläge skall anses höra till en landsväg. Färjor är farkoster som sköter om landsvägstrafiken över vattendrag. En färja kan vara en vajerfärja, som drivs fram längs en styrlina, eller en frigående färja. En vajerfärja kan förutom av en styrlina också styras av en annan styranordning, som Sjöfartsverket har rätt att bestämma om.

I 2 mom. hänvisas allmänt till sjötrafiklagstiftningen. Om styrnings- och seglingsregler för fartyg samt om ljus, signalfigurer och ljudsignaler föreskrivs i förordningen om bringande i kraft av den år 1972 ingångna konventionen (FördS 30/1977) om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (Sjövägsreglerna) (538/1977) samt i förordningen om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (Regler för inre farvatten 1978) (252/1978). Genom sjötrafiklagen (463/1996) och sjötrafikförordningen (124/1997) utfärdas bestämmelser gällande dem som färdas på vatten samt farkoster. För frigående färjor gäller dessutom i tillämpliga delar vad som föreskrivs om handelsfartyg i sjölagen (674/1994). I fråga om besiktning av fartyg gäller vad som föreskrivs i förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999). Förordningen gäller inte besiktning av vajerfärjor, och därför föreslås att Sjöfartsverket skall ha rätt att utfärda bestämmelser om besiktningen av vajerfärjor. Förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1256/1997) tillämpas inte på vajerfärjor. Därför föreslås att det i paragrafens 2 mom. skall föreskrivas om de grundläggande krav som gäller föraren till en vajerfärja och att Sjöfartsverket ges rätt att utfärda närmare bestämmelser i ärendet och

gällande det intyg som krävs av föraren. Det föreslås att vägghållningsmyndigheten skall ha befogenhet att bestämma om en vajerfärjas bemanning, t.ex. genom att, utöver föraren, anvisa flera personer för trafikledningsuppgifter på vajerfärjan.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om färjornas tidtabeller. Det föreslås att färjorna i regel skall trafikera utan tidtabell. Tidtabellsenlig färjtrafik är dock motiverad av trafikmässiga skäl, framför allt när tiden mellan färjornas avgångar är lång och vägtrafiken livlig. Tidtabell används de facto vid 23 färjelägen och 22 rutter trafikeras utan tidtabell. Alla frigående färjor trafikerar enligt tidtabell. Enligt trafikministeriets beslut om utrustningen av färjor på allmänna vägar och om tillsynen över färjdriften (221/1988) kan Vägförvaltningen vid behov fastställa tidtabeller som skall iakttas i färjtrafiken. Enligt lagförslaget skall vägghållningsmyndigheten besluta om ibruktagandet av tidtabell. Om detta föreskrivs i 3 mom. Beslutet skall också innefatta de allmänna grunderna för fastställandet av tidtabell, såsom huruvida en rutt trafikeras enligt olika principer dagtid och nattetid eller huruvida en rutt överhuvudtaget trafikeras nattetid samt huruvida det förekommer skillnader mellan helg- och vardagstrafiken. Om den egentliga tidtabellen beslutar vägghållningsmyndigheten separat genom att samordna den med t.ex. busstidtabeller. Innan vägghållningsmyndigheten fattar beslut om ibruktagandet av tidtabell bör de som berörs av beslutet höras. Denna krets av personer inbegriper dem som använder ifrågavarande färja i daglig trafik och transport. Vid hörandet kan det förfarande för växelverkan om vilket det föreskrivs i 27 § tillämpas i tillämpliga delar. Ett utlåtande skall begäras av den berörda kommunen. Vid behov skall också andra myndigheter höras. Vägghållningsmyndigheten skall kungöra beslutet om att tidtabell tas i bruk. Bestämmelser om kungörelseförfarandet ingår i 108 §. Tidtabellen skall läggas fram i omedelbar närhet av färjeläget.

Det ovan nämnda beslut som trafikministeriet fattat om utrustningen av färjor på allmänna vägar och om tillsynen över färjdriften baserar sig på bemyndigandet i 72 § 1 mom. förordningen om allmänna vägar.

Kommunikationsministeriet kan dessutom med stöd av 39 § 1 mom. vägtrafiklagen i hela landet utfärda bestämmelser om i vilken ordning fordon som inte är utryckningsfordon eller fordon i polisens tjänsteuppdrag får komma ombord på färja efter dessa. Det är fortfarande nödvändigt att på lägre författningsnivå än lagnivå, men på det sätt som 80 § 1 mom. grundlagen kräver, utfärda bestämmelser av teknisk natur med anknytning till färjor och färjtrafiken. Därför föreslås i 4 mom. att det genom förordning av kommunikationsministeriet skall kunna utfärdas närmare bestämmelser i de frågor som nämns i momentet.

7 §. *Biområden.* I den allmänna motiveringen behandlas avgränsningen av vägområden och biområden. I jämförelse med den gällande lagen föreslås att biområden skall kunna bildas betydligt mer sällan. En del av de i den gällande lagen avsedda biområdena, t.ex. parkeringsområden, lastningsområden och rastplatser, skall enligt lagförslaget vara vägområden och en del, t.ex. byggnadsområden, behövs inte längre till följd av ändringar i väghållningsverksamheten. Biområden är endast de områden som tydligt ligger utanför ett vägområde och för vilkas del det är svårt att på förhand uppskatta det tidsmässiga användningsbehovet i jämförelse med de rättigheter som behövs för den tid vägen anläggs eller andra rättigheter som bara gäller en viss tid. Det föreslås i varje fall att användningsbehovet när det gäller biområden skall vara långvarigt och att åtminstone de biområden som tjänar det tekniska underhållet av vägen skall behövas lika länge som vägen.

För det första skall områden med väghållningsämnen vara biområden, eftersom stenmaterial nödvändigtvis behövs när vägar anläggs. Det brukbara stenmaterial som tas från väglinjen skall utnyttjas på ett naturligt sätt och stenmaterial skall kunna hämtas i anknytning till byggnadsentreprenader. I syfte att trygga försörjningen av det stenmaterial som behövs i väghållningen är det dock nödvändigt att för anläggande av en landsväg och underhållet av landvägen i vägplanen avsäta ett visst område med tanke på tagande av väghållningsämne. Det föreslås att en vägplan skall kunna upprättas och godkännas

också enbart för ett biområde, oberoende av vägprojekt. Ett i en godkänd vägplan angivet biområde berättigar endast till besittningstagande av ett sådant område. Tagande av stenmaterial kräver tillstånd enligt marktäktslagen.

Det föreslås dessutom att ett biområde skall kunna vara en områdesreservering som gäller områden för det tekniska underhållet av en landsväg, såsom landsvägstunnlars luftintag, varvid landsvägen inte har andra omedelbara verkningar som sträcker sig till marknivå. Dessutom kan det bli aktuellt med sådana områden för tekniskt underhåll som befinner sig utanför vägområdet och som är nödvändiga med tanke på väghållningen.

Vid landsvägsförrättning grundas för väghållaren en sådan vägrätt till biområdena som motsvarar användningsändamålet för biområdet.

8 §. *Serviceområden.* I paragrafen föreskrivs om de anordningar, konstruktioner och byggnader som placeras på parkeringsområden och rastplatser och som är avsedda att tjäna vägtrafikanterna. På ett parkeringsområde kan en kiosk placeras och på en rastplats kan också mer utbredd service placeras, t.ex. ett kafé, en restaurang eller en servicestation. Alla åtgärder förutsätter väghållningsmyndighetens samtycke. För tydlighetens skull konstateras i paragrafen att väghållningsmyndighetens samtycke inte ersätter de tillstånd som markanvändnings- och bygglagen kräver. Samtycket ger uttryck för väghållningsmyndighetens subjektiva vilja gällande användningen av området till småskalig affärsverksamhet som tjänar vägtrafikanterna.

I särskilda fall kan för en rastplats planeras betydande vägtrafikantservice, såsom skett i samband med planeringen av motorvägar och motortrafikleder. Eftersom anslutningen till dessa vägar anvisas i vägplanen måste de områden som är avsedda för vägtrafikantservice och serviceutrustningen på dessa områden beaktas redan när vägen planeras. Det är i allmänhet fråga om betydande affärsverksamhet som inbegriper kafé- och restaurangverksamhet samt tjänster vid servicestationer. För att få till stånd konkurrens och utreda de olika servicemöjligheterna är det i allmänhet ändamålsenligt att begära anbud av de företagare som är verksamma inom området. Om

förfarandet vid begäran om anbud och ingående av avtal föreskrivs i paragrafens 2 mom., som till sitt innehåll motsvarar 32 a § 3 mom. i den gällande vägförordningen. När det är fråga om betydande serviceverksamhet som hänför sig till väghållning förutsätts ett förtroende mellan företagaren och väghållningsmyndigheten. Därför föreslås att ett avtal inte får överföras utan väghållningsmyndighetens samtycke.

9 §. *Väghållning.* I paragrafen föreskrivs allmänt om den verksamhet som väghållningen omfattar. Enligt den gällande lagen omfattar väghållningen byggande och underhåll av väg. Med byggande av väg avses i det sammanhanget anläggande av ny väg samt förbättring av väg.

Vid definierandet av väghållning är det skäl att för trafikledernas del sträva efter enhetlighet i den mån detta är möjligt med beaktande av trafikledernas särdrag. Förenhetligandet är viktigt också med tanke på att trafikledshållningen allt oftare utförs hos entreprenörer. Enligt 84 § markanvändnings- och bygglagen omfattar gatuhållningen planering, byggande, underhåll och renhållning av gator. Genom att på det sätt som föreslås låta planeringen ingå som en väghållningsuppgift vill man framhäva planeringens centrala roll och de betydande rättsverkningar produkterna samt utrednings- och vägplanerna har i planeringen.

Olika trafikledningsåtgärder och åtgärder som tjänar vägtrafikanterna får en allt större betydelse i strävan efter en tryggare och mer välfungerande trafik. Det är fråga om funktioner som går under benämningen trafikförvaltning. I form av trafikinformation erbjuds vägtrafikanterna aktuell information om väglaget, vägarbeten och övriga faktorer som inverkar på trafiksäkerheten. Trafikledning består i fast och variabel ledning. Den fasta ledningen innefattar framför allt vägmärken. De variabla trafikledningssystemen innefattar hastighetsbegränsningar och andra varningssystem som växlar beroende på trafiken eller väglaget. Störningshantering innebär t.ex. hur olyckor observeras och utreds i samarbete mellan olika myndigheter. Med hanteringen av efterfrågan inverkar man på beslut om målet och tidpunkten för resan och på färd sättet eller rutten. Främjande av kollektivtra-

fik och lätt trafik samt reglering av väg och parkering är exempel på förfaringssätt. Trafikförvaltningen innefattar också olika övervakningssystem som grundar sig på myndighetssamarbete, t.ex. automatisk hastighetsövervakning och övervakning av korsningar, övervakning av transporter med farliga ämnen samt olika navigationssystem. Den snabba tekniska utvecklingen och de möjligheter den medför är utmärkande för trafikförvaltningen. I form av ett viktigt samarbetsprojekt mellan olika instanser som underhåller trafiklederna utarbetas inom området för trafikförvaltning ett datasystem för väg- och gatunätet (DIGIROAD) som skall innehålla information om trafikledernas sträckning och om deras egenskaper. Uppgifter ur systemet överläts till den som vill ha uppgifter för eget bruk, för kommersiell verksamhet eller för affärsverksamhet som syftar till produktion av tjänster. Trafikförvaltningen är en del av väghållningen och genom den stöds uppnåendet av de mål som ställs inom väghållningen.

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås att väghållningen när det gäller landsvägar skall omfatta planering, anläggande och underhåll av landsväg samt trafikförvaltning. Som överordnat begrepp inbegriper anläggande av väg byggande av ny väg och förbättring av befintlig väg. Om underhåll och fastställande av nivå på underhållet föreskrivs i 33 och 34 §.

10 §. *Väghållare och kostnader för väghållningen.* I paragrafens 1 mom. fastställs väghållaren. Väghållare är staten eller kommun, enligt den gällande lagen. I lagförslaget föreslås att endast staten skall vara väghållare. Det föreslås att staten som väghållare bär det juridiska ansvaret för det skick landsvägarna befinner sig i, även om det är entreprenörer som sköter om väghållningen. Detta ansvar kan inte genom avtal överföras på en tredje part. Väghållaren svarar för kostnaderna för väghållningen inom ramen för statsbudgeten. Genom den föreslagna lagen ges väghållaren vissa rättigheter med tanke på väghållningen, och dessa utövas i väghållarens namn.

Enligt 2 mom. kan också en annan än väghållaren delta i kostnaderna för väghållningen. Denna bestämmelse är ett undantag från

huvudregeln i 1 mom. Den instans som deltar i kostnaderna kan vara en offentlig eller privat instans. Det förutsätts särskilda orsaker till deltagandet. Som ett exempel på en särskild orsak nämns viljan att sörja för väghållningen enligt en högre standard än vad den allmänna trafiken eller samordnandet av vägen med omgivningen kräver. Den högre standarden kan t.ex. i fråga om underhåll ta sig uttryck i sådana åtgärder som överstiger de kvalitetskrav väghållaren har gällande vägen i fråga. En väg kan anläggas så att den höjer sig över de normala kvalitetskraven eller så att den blir mer vidsträckt än den i övrigt fall skulle bli. Det kan också finnas andra särskilda orsaker. Om också någon annan än väghållaren deltar i kostnaderna för väghållningen bör graden av deltagande och övriga faktorer skrivas in i avtalet.

Deltagandet i kostnaderna för väghållningen består i allmänhet av en relativ eller absolut kostnadsandel i euro, beräknad enligt de uppskattade eller de slutliga kostnaderna, eller genom att den instans som deltar i kostnaderna tar ansvar för de kostnader som orsakas av en viss åtgärd eller t.o.m. förbinder sig att svara för kostnaderna helt och hållet. I stället för kostnadsandelar kan instansen förbinda sig att sörja för vidtagandet av en viss väghållningsåtgärd. Även i dessa fall är staten som väghållare ansvarig för väghållningen, trots att en annan instans med stöd av ett avtal står för kostnaderna. Exempelvis en kommun kan ha åtagit sig att underhålla en viss landsvägssträcka för en viss tid eller på obestämd tid. Dylika arrangemang är också möjliga i framtiden.

11 §. *Väghållningsmyndighet.* I paragrafen föreskrivs om väghållningsmyndigheten, som i enlighet med den gällande lagen är Vägförvaltningen. Det föreslås att väghållningsmyndigheten skall handha de uppgifter som ankommer på väghållaren och föra dess talan. Om Vägförvaltningen föreskrivs i lagen förordningen om Vägförvaltningen. Nedan används benämningen väghållningsmyndighet som ett allmänt uttryck och Vägförvaltningen nämns endast då det är nödvändigt med tanke på sakens natur. Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas att även en annan statlig myndighet än Vägförvaltningen är väghållningsmyndighet, förut-

satt att det med tanke på väghållningen kan anses ändamålsenligt. Bestämmelsen avses i huvudsak motsvara 22 § i den gällande väglagen. Även om bestämmelser av detta slag inte har utfärdats är det skäl att bevara möjligheten till detta. Regleringen kan gälla en viss namngiven väg eller vägsträcka.

12 §. *Färjeavgifter.* Det föreslås att användningen av landsväg skall vara avgiftsfri. Landsvägsfärjorna anses utgöra en del av landsvägarna. Underhållet av färjor är dyrt, och därför har färjorna på många förbindelserutter ersatts av broar. Med stöd av bestämmelsen är det för användningen av frigående färjor möjligt att ta ut en avgift, till skillnad från de avgiftsfria landsvägarna. Det föreslås att bestämmelsen inte skall gälla vajerfärjor, utan enbart frigående färjor som trafikerar långa förbindelserutter till havs. Eftersom den bestämmelse som möjliggör användning av frigående färjor mot avgift utgör ett undantag från den avgiftsfria användningen av landsvägar är det motiverat att inkludera en bestämmelse om avgifter i landsväglagen.

Det föreslås att avgiften skall täcka de höga kostnader som underhållet av färjor föranleder. Med avgifterna kan dock endast en mindre del av kostnaderna för anskaffning och underhåll av färjor täckas. Avgiften kan fastställas utgående från fordonskategorin. Med de avgifter som vissa veckodagar eller tidpunkter tas ut för användningen av färjor kan man inverka på trafikmängden och på utnyttjandet av färjornas kapacitet. På så vis kan t.ex. eftermiddagsrusningen på fredagar och söndagar minskas och smidigheten i trafiken förbättras. Mängden personer som använder de frigående färjorna är på årsnivå liten och styckkostnaderna höga. För tryggnad av regional jämlikhet och möjligheter att röra på sig föreslås att avgiften skall ligga under självkostnadsvärdet.

Av skärgårdens bofasta befolkning behöver inte avgift överhuvudtaget tas ut, eftersom befolkningen med hänsyn till boendeförhållandena, utkomstbetingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter bör tryggas erforderlig trafik- och transportservice, som är så smidig som möjligt samt avgiftsfri eller prismässigt skälig, med stöd av 5 § lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981). När det gäller Sjöfartsverkets

förbindelsefartyg tas ingen avgift ut hos dem som är bofasta i skärgården.

Det föreslås att bestämmelsen i likhet med 18 § i den gällande lagen skall vara en bestämmelse om bemyndigande. Om det beslutats att avgift skall tas ut, kan avgiften fastställas på samma grunder som gäller de avgifter som tas ut för användningen av Sjöfartsverkets förbindelsefartyg. En bestämmelse om avgift kan inkluderas i t.ex. kommunikationsministeriets förordning om Vägförvaltningens avgifter. Det sker årligen ca 654 000 överfarter med de fem färjor som i dagens läge är i drift.

13 §. *Anläggande av landsväg.* Enligt 9 § avses med anläggande av väg byggande av ny landsväg och förbättring av befintlig väg. Det föreslås att paragrafens 1 mom. skall innehålla bestämmelser om förutsättningarna för anläggande av landsväg. Förbättring av landsväg skall ses som en primär åtgärd i jämförelse med byggande av ny väg. Det blir fråga om förbättring av en väg när landsvägen inte längre, eller inom en snar framtid, fyller sin uppgift när det gäller att tjäna den allmänna trafiken. Allmän trafik beskrivs i den allmänna motiveringen. Ändringar i den omgivande markanvändningen kan föranleda behov av förbättringar. Förbättring av väg kan också komma i fråga när olägenheter från trafiken, t.ex. buller, kan avlägsnas eller minskas med förbättringsåtgärder. I sådana fall kan vägen flyttas, vägens geometri ändras eller olika skyddsåtgärder vidtas. Behoven i den allmänna trafiken och markanvändningen samt mi

Byggande av ny landsväg blir aktuellt först när det kan konstateras att det existerande landsvägsnätet inte svarar mot den allmänna trafikens behov, som kvantitativt sett kan öka eller kvalitativt sett ändras, eller om det sker ändringar i trafiksystemet. När det gäller markanvändningen kan det på riksnivå, i landskapen och i kommunerna ske förändringar som kräver nya landsvägsförbindelser. Byggandet av ny landsväg måste också bedömas utgående från det övriga trafiksystemets utveckling. Om det därutöver inte är möjligt att genom förbättring av vägen avlägsna eller i tillräcklig utsträckning minska olägenheterna från vägen, kan det vara ändamålsenligt att tillgodose det gemensamma

behovet genom att helt och hållet bygga en ny landsväg. Om förutsättningarna för byggande av ny landsväg föreskrivs i den andra meningen i 1 mom.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om de allmänna principer som väghållningsmyndigheten skall beakta vid anläggande av väg. Man utgår från samhällsekonomisk effektivitet, vilket innebär att åtgärderna för anläggande av en väg skall riktas och dimensioneras så att de blir så effektiva och ekonomiska som möjligt. Anläggandet av en väg orsakar nästan alltid någon instans skada eller olägenheter. Beträffande dessa fastställs penningersättning vid landsvägsförrättning. Om de krav som ställts på anläggandet av en väg möjliggör olika tekniska lösningar, bör man välja det förfaringssätt genom vilket det är möjligt att förebygga olägenheter eller skador eller genom vilket antalet skador och olägenheter hålls så lågt som möjligt.

I paragrafens 2 mom. framhålls också de faktorer till vilka speciell hänsyn skall tas när en väg anläggs. Trafiksäkerheten på vägen och övrig trafikmässig funktionsförmåga är med tanke på vägtrafikanterna ett centralt krav för att trafik- och transportbehovet skall kunna tillgodoses. Med teknisk funktionsförmåga avses olika sådana tekniska lösningar för en väg och vägens delar som bidrar till att vägen till sin struktur och även i övrigt tjänar sitt syfte på bästa möjliga sätt. I samband med planläggningen och planeringen av vägen utreds vägens verkningar på miljön med iakttagande av förfarandet vid miljökonsekvensbedömning eller på annat sätt. Det föreslås att miljöaspekterna också skall beaktas när en väg anläggs.

De planer som avses i markanvändnings- och bygglagen styr vägprojekt på ett bindande sätt. Förhållandet mellan planläggning och vägplanering utreds vad vägnätet beträffar i 3 §. Förhållandet mellan planläggning och utrednings- och vägplaner granskas i 17 §. Enligt 32 § 2 mom. markanvändnings- och bygglagen skall myndigheterna, när de planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar om vidtagande av dessa åtgärder, beakta landskapsplanen, försöka främja genomförandet av planen och se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av planen. Om myndighetspåverkan i fråga

om generalplanen föreskrivs i 42 § 2 mom. markanvändnings- och bygglagen. Enligt lagrummet skall myndigheterna, när de planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar om vidtagande av sådana åtgärder, se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av generalplanen. Detaljplanen styr konkret byggandet så, att en byggnad inte får uppföras så att den strider mot detaljplanen.

För tydligheten skall konstateras i den sista meningen i paragrafens 2 mom. att en väg inte får anläggas i strid med en plan med rättsverkningar. Följderna av att en sådan plan iakttas varierar beroende på syftet med planen. För detaljplanens del är följden av att planen följs detaljerad, medan landskaps- och generalplanen styr anläggandet mer översiktligt. Detaljplaner och landskapsplaner är alltid planer med rättsverkningar. En generalplan kan i enlighet med 45 § markanvändnings- och bygglagen också godkännas så att den inte har sådana rättsverkningar som avses i lagen. Det samma gäller också kommunernas gemensamma generalplan, varvid denna inte sänds till miljöministeriet för fastställelse. I beslutet om godkännande av en generalplan bör tydligt framgå när och till vilka delar det är fråga om en generalplan utan rättsverkningar. Det att landskapsplanen och generalplanen är översiktliga och detaljplanen detaljerad medför att den i 2 mom. avsedda följden av att planen följs varierar beroende på plannivån.

14 §. *Ändrande av enskild väg till landsväg samt landsvägar på detaljplaneområden.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs till att börja med om de förutsättningar under vilka en enskild väg kan ändras till landsväg. Det föreslås att förutsättningarna skall vara desamma som gäller byggande av ny väg, om vilket det föreskrivs i 13 § 1 mom. I praktiken läggs vikten i bedömningen vid vilken betydelse den enskilda vägen har i trafiknätet. För att en enskild väg skall kunna ändras till landsväg skall den i vägtrafiksystemet ha en ställning som innebär att den i betydande grad också tjänar det behov av vägförbindelser som andra än vägdelägarna har och att den i form av landsväg och som en del av landsvägsnätet kompletterar behoven i den allmänna trafiken på ett så effektivt och eko-

nomiskt sätt som möjligt. Vid bedömningen av ovan nämnda grunder har vägåhållningsmyndigheten och kommunikationsministeriet prövningsrätt när det gäller att avgöra om en enskild väg skall ändras till landsväg. Det föreslås att en enskild vägs väglag eller vägdelägare inte skall ha subjektiv rätt till att en enskild väg måste ändras till landsväg.

I paragrafens 1 mom. hänvisas dessutom till 83 § 4 mom. markanvändnings- och bygglagen, där det fastslås för hurdana landsvägar ett trafikområde kan anvisas i detaljplanen. På basis av detta fastställs om trafikleden är en gata eller en landsväg. Nämn- da bestämmelse ger råd vid uppgörandet av en ny detaljplan, och om detaljplanen ändras måste bestämmelsen tas i beaktande. Gällande de byggnadsplaner som ändras till detaljplaner finns en särskild övergångsbestäm- melse i 213 § 3 mom. markanvändnings- och bygglagen, och bestämmelsen är i kraft till slutet av år 2009.

För tydlighetens skull föreslås att det i pa- ragrafens 2 mom. inkluderas en bestämmelse om den rätt som uppkommer när en enskild väg eller gata ändras till landsväg.

15 §. *Fastigheter och enskilda vägar.* I pa- ragrafen fastställs fastighet och enskild väg närmare genom att de i den föreslagna lagen får ett brett innehåll. Det som gäller en fast- ighet avser också ett outbrutet område och gårdarnas gemensamma område, vilka enligt fastighetsregisterlagen (392/1985) inte är fastigheter. Med enskild väg avses också t.ex. fastigheternas egna vägar, som inte omfattas av tillämpningsområdet för lagen om enskil- da vägar.

2 kap. Planering av landsväg

16 §. *Rätt till utredning.* I enlighet med den gällande lagen föreslås att det på fastigheter- na skall vara tillåtet att utföra utredningsar- beten som är nödvändiga med tanke på lands- vägen. På grund av det stora antalet vägpro- jekt förutsätter detta inte något särskilt till- ståndsbeslut utan är direkt gällande med stöd av lagen, i motsats till projekt enligt inlös- ningslagen, där länsstyrelsen beviljar till- stånd till undersökningen. I övrigt har man strävat efter att förenhetliga formuleringen i paragrafen med 84 § inlösningslagen. I para-

grafen ges mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning och markundersökning som exempel på utredningsarbeten. När utredningsarbete utförs bör ingrepp i andras egendom undvikas. Endast de åtgärder som är nödvändiga med tanke på utredningen är tillåtna. Utredningsarbetet skall utföras på ett sätt som i mån av möjlighet inte stör markägaren eller någon annan motsvarande instans. Tiden och platsen för åtgärderna bör förläggas så, att de orsakar så små olägenheter som möjligt. Det bör t.ex. finnas särskilt goda skäl för vidtagande av utredningsåtgärder på ett gårdsområde. Utredningsarbeten kan inledas när väg- och trafikmyndigheten har beslutat att börja göra upp en utredningsplan eller vägplan. Om det förfarande som avser detta föreskrivs i 2 mom. I enlighet med de nuvarande bestämmelserna skall ärendet kungöras eller i övrigt bringas för kännedom.

Om utredningsarbetet föranleder någon skada eller olägenhet och det inte överenskomms om ersättningar, behandlas och avgörs ersättningsärendena vid landsvägsförrättning.

17 §. *Planering av väg och områdesanvändningen.* Paragrafen motsvarar till de väsentliga delarna 10 § i den gällande lagen, som fick sitt innehåll i samband med att markanvändnings- och bygglagen stiftades. Syftet med ändringen var att ansluta planeringen av väg till annan planering av områdesanvändningen. Den principen gäller fortfarande. Därför föreslås i paragrafens 1 mom. att den utrednings- och vägplan som görs upp för en landsväg skall grunda sig på en plan med rättsverkningar där vägens sträckning och dess förhållande till övrig områdesanvändning har klarlagts. Begreppet plan med rättsverkningar definieras i 13 §. Av bestämmelsen framgår att planen är viktig när den sammanför olika sektormyndigheters planer. För tydlighetens skull konstateras i paragrafens 1 mom. att när en plan med rättsverkningar upprättas eller ändras på ett område får åtgärder vidtas i syfte att upprätta en utrednings- eller vägplan som grundar sig på planens mål i fråga om markanvändning, trafik och miljö. I sådana fall kan en utredningsplan eller en vägplan göras upp i samarbete med de myndigheter som ansvarar för planläggningen. Planen måste vara godkänd eller fastställd när den utredningsplan eller

vägplan som motsvarar den i planen angivna sträckningen för vägen godkänns. Med plan avses också i detta sammanhang en plan med rättsverkningar. Om detta föreskrivs i paragrafens 2 mom., där det särskilt i informationssyfte hänvisas till myndighetspåverkan i fråga om de riksomfattande målen för områdesanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen samt i fråga om landskapsplan och generalplan.

I paragrafens 3 mom. föreslås, i enlighet med den gällande lagen, att en landsväg skall kunna planeras också utan en plan, om vägens sträckning och förhållande till annan användning av områdena i övrigt kan klarläggas i samarbete med de centrala myndigheterna, dvs. kommunen, förbundet på landskapsnivå och den regionala miljöcentralen. Det föreslås att detta främst skall gälla landsvägsnätet av lägre klass, som i allmänhet inte anges i planerna. Trots att landsvägen inte anges i en plan kan planen genom myndighetspåverkan ha direkta eller indirekta verkningar på vägplaneringen till följd av annan markanvändning som anges i planen.

Det föreslås att 4 mom. skall inkludera en hänvisning till naturvårdslagen (1096/1996) och med stöd av den utfärdade bestämmelser som skall beaktas när en utrednings- och vägplan upprättas.

Genom planeringen av trafiksystemet framställs ställningstaganden till den projektspecifika planeringen. Denna kan också utgöra en del av planeringen av områdesanvändningen. Den planering som avser att utveckla trafiksystemet är i synnerhet behövlig i huvudstadsregionen och i de fall det är möjligt att tillgodose ett trafikbehov med alternativa metoder. Därför föreslås att paragrafens 5 mom. skall innehålla en hänvisning till sådan planering avseende utvecklingen av trafiksystem som vid behov utgör grund för vägplaneringen.

18 §. *Utredningsplan.* Bestämmelserna om utredningsplan togs in i den gällande lagen genom lagen om ändring av lagen om allmänna vägar (342/1998). Förslaget motsvarar i huvudsak den nuvarande lagen. I paragrafen föreskrivs om när en utredningsplan skall upprättas. Skyldigheten att upprätta en utredningsplan beror på de verkningar som det planerade projektet beräknas ha. I den

första meningen i paragrafen är det till att börja med fråga om en första bedömning av verkningarna när vägghållningsmyndigheten i början av planeringsarbetet måste avgöra huruvida projektets verkningar är ringa eller inte. Om vägghållningsmyndigheten bedömer att de är ringa behövs ingen utredningsplan, utan beredningen av vägplanen kan inledas. Projektets verkningar är ofta direkt jämförbara med projektets omfattning. Vid förbättring av landsväg lokalt torde detta, i jämförelse med den tidigare situationen, i allmänhet endast ha små verkningar. Förbättringar av enskilda ställen på en landsväg, t.ex. anläggande av över- och underfarter och lättrafikleder, har likaså sällan andra än små verkningar. Även i dessa projekt är dock den omgivande markanvändningen och miljöns sårbarhet avgörande. Som ett annat fall där det är fråga om avvägning nämns i paragrafen, såsom också i den gällande lagen, bedömningen av huruvida vägens sträckning och dess verkningar redan i tillräcklig mån har avgjorts när en landsvägsreservering tas in i en detaljplan eller en generalplan med rättsverkningar. I nämnda planer framställs vägens sträckning och dess anslutning till miljön så detaljerat att det i de flesta fall inte är nödvändigt att göra upp en separat utredningsplan för vägen för att det skall vara möjligt att anlägga den väg som märkts ut i planen. Dessutom har markägarna och de övriga sakägarna vid upprättandet och godkännandet av planen haft möjlighet att bevaka sina rättigheter i planläggningsförfarandet. Trots att en plan enligt 9 § markanvändnings- och bygglagen skall basera sig på tillräckliga undersökningar och utredningar skall det i samtliga fall särskilt bedömas huruvida planerna är tillräckliga, eftersom man i planläggningsförfarandet under olika tider har utrett verkningarna på olika sätt. Ju längre tid som förflutit sedan planläggningsförfarandet, desto mer kritiskt inställd bör man vara till huruvida de dåvarande utredningarna om verkningar är tillräckliga.

I paragrafens andra mening föreslås att en utredningsplan alltid bör upprättas inom projekt på vilka bedömningsförfarandet enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas vare sig det gäller sådana vägprojekt som omnämns i projektför-

teckningen i 6 § förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (268/1999) eller sådana enskilda projekt på vilka miljöministeriet har beslutat att tillämpa bedömningsförfarandet.

19 §. *Utredningsplanens innehåll.* Bestämmelsen motsvarar vad principerna beträffar 24 b § i den nuvarande lagen. Det föreslås att det i utredningsplanen bör presenteras en utredning över varför det vägprojekt som avses i utredningsplanen är ett nödvändigt projekt på det sätt som i 13 § föreskrivs om förutsättningarna för anläggande väg. De alternativ som undersökts skall klarläggas. Till de trafikmässiga och tekniska grundläggande lösningarna hör t.ex. frågan om huruvida vägen anläggs som motorväg, motortrafikled eller väg där trafiken i övrigt begränsas eller som en vanlig väg med två körfiler, huruvida vägen är försedd med mitträcke, huruvida det på vägen finns planskilda anslutningar samt vägens bredd och höjd. Vägens sträckning skall anges så precist att markägarna och övriga sakägare med tillräcklig tillförlitlighet förmår bedöma de verkningar som projektet föranleder dem. Precisionen beror i praktiken på terrängen och den omgivande markanvändningen.

Av utredningsplanen bör, på tillförlitligt sätt och vid behov med grund i undersökningar, framgå alla verkningar som vägen förväntas ha. Som exempel på verkningar nämns i paragrafen verkningar på väg- och trafikförhållandena, trafiksäkerheten, markanvändningen och miljön. Verkningarna på fastighetsstrukturen bör utredas för att det skall vara möjligt att med olika fastighetsarrangemang undvika onödig uppsplittring av ägor. Verkningarna i fråga om människornas hälsa, levnadsförhållanden och trivsel bör likaså utredas. Utöver det som nämns ovan bör den preliminära kostnadskalkylen för projektet klarläggas i utredningsplanen med en sådan precision att den bildar en tillförlitlig grund när de anslag som behövs för vägghållningen uppskattas. I planen bör också klarläggas vilka möjligheter som finns att genom olika åtgärder förebygga eller minska skadliga påföljder av vägen. Åtgärderna, såsom uppförandet av bullerskydd, anges närmare i vägplanen.

20 §. *Utredningsplanens rättsverkningar.*

Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 24 c § i den nuvarande lagen. Utredningsplanens mest betydande rättsverkan är att den har en bindande verkan som styr vägplanen på samma sätt som den översiktliga planen enligt markanvändnings- och bygglagen styr den mer detaljerade planen. I likhet med landskaps- och generalplanen föreslås att godkännandet av utredningsplanen och delgivandet av beslut om detta skall föranleda en villkorlig bygginskränkning för det område som anvisats för landsväg i utredningsplanen. Den myndighet som utfärdar bygglov skall vid behandlingen av ett bygglov bedöma om det planerade byggandet försvårar förverkligandet av den väg som avses i utredningsplanen. Vid denna bedömning skall väghållningsmyndigheten höras. Om denna meddelar att byggprojektet inte försvårar byggandet av väg kan bygglov beviljas, förutsatt att de förutsättningar för byggande om vilka det föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen och eventuellt i annan lagstiftning föreligger. Samma förfaringsätt gäller när väghållningsmyndigheten anser att byggandet försvårar förverkligandet av vägen men inte löser in området och inte heller betalar ersättning för olägenheten. En förutsättning är dock att förvägrandet av bygglov orsakar sökanden betydande olägenheter. Detta kan bli aktuellt när sökandens byggplats till arealen är så liten att det planerade byggandet inte kan ske utanför det blivande vägområdet på mark som disponeras av den som ansöker om bygglov, varvid byggprojektet helt förhindras eller åtminstone försvåras märkbart.

Det föreslås att bygginskränkningen skall gälla till dess att beslutet om godkännande av utredningsplanen förfaller i enlighet med 31 § 1 och 2 mom. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom.

Den i paragrafen nämnda skyldighet som väghållningsmyndigheten har i fråga om att lösa in ett område eller betala ersättning för olägenhet eller frågan om beloppet av inlösningssättningen eller ersättningen för olägenheten behandlas och avgörs vid landsvägsförrättning enligt 74 § 2 mom., om dessa ger upphov till meningsskiljaktigheter.

21 §. *Vägplan*. Paragrafen avses med preciserade formuleringar motsvara 25 § 1 mom. i den nuvarande lagen. Det föreslås att vägpla-

nen skall vara en detaljerad plan som skall upprättas och godkännas i samtliga fall som syftar till anläggande av landsväg. Det är endast i landsvägsförbättringsprojekt med ringa verkningar som ingen vägplan är nödvändig. Väghållningsmyndigheten utför denna bedömning av verkningarna. En förutsättning är att dessutom att det för vägförbättringen inte behöver tas tillskottsområde eller att markägaren, eller med markägare jämförlig innehavare, skriftligen har samtyckt till att tillskottsområde tas. Gällande samtycket ställs inga andra formkrav än att det tydligt skall ge uttryck för medgivande. I det dokument där samtycke ges kan också bestämmas om tidpunkten för besittningstagandet, om ersättningar och om andra frågor i anslutning till ärendet, men dessa är inte nödvändiga, utan kan behandlas och avgöras vid landsvägsförrättning. En med ägare jämförlig innehavare är i detta sammanhang en som har en permanent eller i övrigt på obestämd tid gällande uteslutande rätt att disponera över fastigheten. I de fall en vägplan är det sedvanliga förfaringsättet bör ett genomförande av projektet utan vägplan tolkas strikt. Detta kan komma i fråga endast när det gäller alldeles små projekt, eftersom den öppenhet och interaktion som hör samman med det normala vägplansförfarandet i så fall försummas.

22 §. *Vägplanens innehåll*. I paragrafen föreskrivs om vad en vägplan åtminstone skall innehålla. Utgångspunkten är att en väg anges så detaljerat i vägplanen att sakägarna utgående från denna på tillförlitligt sätt kan få klarhet i vägens sträckning i fråga om både bredd och djup. Vägens sträckning skall framställas med kartritningar och vägen skall på basis av dessa kunna överföras i terrängen genom att man i terrängen märker ut det vägområde som skall tas i besittning och vars gränser slutgiltigt fastställs vid landsvägsförrättning. Till vägplanen skall fogas en utredning över de verkningar vägen antas ha i enlighet med det som ovan anges för utredningsplanens del. Om man utgående från utredningarna om verkningarna vidtar strukturella åtgärder i syfte att förebygga olägenheter skall åtgärder såsom uppförande av bulterskydd eller grundvattenskydd anges i vägplanen både vad placeringen och det tekniska genomförandet beträffar. Ägandeförhållan-

dena skall i mån av möjlighet beaktas så, att man med markarrangemang och reglering av enskild väg strävar efter att trygga en nyttig användning av fastigheterna utan att äventyra vägprojektets mål.

En landsväg har rättsverkningar också utanför vägområdet på skydds- och frisiktsområden, om vilka föreskrivs i 44—45 §. När markägarens rättsliga ställning på ett dylikt område inskränks skall räckvidden för såväl skyddsområdet som frisiktsområdet anges i vägplanen. Vid landsvägsförrättning skall de enligt behov utmärkas i terrängen. När man är medveten om att landsvägen senare kommer att breddas, t.ex. att en motortrafikled görs till motorväg, kan den områdesreservering som en dylik breddning kräver anges i vägplanen, varvid det för ett sådant område uppstår en med utredningsplanen jämförlig villkorlig bygginskränkning. Om dess giltighetstid föreskrivs i 26 § 3 mom. Till planen skall också fogas en beräkning av kostnaderna för anläggandet av vägen.

När en landsväg förbättras upphör landsvägens gamla sträckning som landsväg. Förslaget följer den gällande lagen. I undantagsfall kan en sådan gammal vägsträckning fortfarande bevaras som landsväg oberoende av den nya vägsträckningen, om den gamla sträckningen fortsättningsvis tjänar den lokala allmänna trafiken i så hög grad att det är ändamålsenligt att bevara den som landsväg. Om detta bestäms i vägplanen. Även om den landsväg som blir vid sidan av och upphör att vara allmän väg inte heller längre tjänar den allmänna trafiken kan den fungera t.ex. som upplagsområde eller område för lastning av virke. Om en landsväg som upphör behövs till andra vägändamål av detta slag bör om detta bestämmas i vägplanen. Om detta föreskrivs i paragrafens 2 mom. i vilken det också tas in en bestämmelse om landsvägar som tjänar trafik av visst slag. Det kan planeras att en landsväg görs om till motorväg eller motortrafikled. På sådana vägar är viss trafik förbjuden enligt vägtrafiklagen. I vägplanen kan bestämmas att endast viss typ av trafik är tillåten också på övriga vägar, t.ex. lätt trafik, eller viss typ av trafik kan begränsas. Om sådana begränsningar skall bestämmas i vägplanen.

23 §. *Biområden och särskilda rättigheter som vägarbetet kräver.* En definition på biområden ingår i 7 §. I vägplanen bör användningsändamålet för sådana områden samt deras läge anges. Läget skall med en kartritning anges så detaljerat att gränserna för biområdet kan märkas ut i terrängen. Användningen av biområden kräver vägförbindelser som skall anges i vägplanen, antingen så att de befintliga vägarna anges eller så att det reserveras ett område för en väg som skall anläggas. I paragrafen är det fråga om områdesreservering för vissa åtgärder, vilket efter att vägplanen godkänts berättigar till att ett biområde tas i besittning i samband med landsvägsförrättning. Om användningen av området för det planerade ändamålet kräver tillstånd enligt speciallagstiftning, t.ex. för tagande av marksubstanser, bör tillstånd inhämtas innan verksamheten inleds.

I paragrafens 1 mom. är det fråga om områden som tills vidare är gällande och om vägförbindelserna till dem. I 2 mom. föreskrivs om de särskilda rättigheter som tillfaller väghållaren för den tid under vilken vägen anläggs. Bestämmelsen motsvarar det som anges i den nuvarande lagen. Som ett alternativ till ett biområde kan man trygga tillgången till stenmaterial för anläggande av väg genom att i vägplanen ange att en viss maximal mängd stenmaterial, som beräknas kunna tillgodose behovet vid anläggandet av vägen, får tas från ett visst område. I vägarbetet uppstår i allmänhet ett behov av att avlägsna sådana marksubstanser som inte kan tillgodogöras vid anläggandet av en väg. För placeringen av sådana överflödiga marksubstanser kan i vägplanen reserveras ett område. I vägplanen kan, för den tid vägarbetet pågår, reserveras områden som under vägarbetets gång skall kunna användas som upplagsområden eller till något annat motsvarande ändamål, t.ex. som arbetsplatsbas. För den tid som vägarbetet pågår kan man också inrätta behövliga vägförbindelser, t.ex. vägar till byggen eller vägar för transport av stenmaterial. I detta fall kan utövandet av de rättigheter som nämns i lagrummet också förutsetta tillstånd enligt speciallagstiftningen. Exempelvis tagande av väghållningsämne kräver tillstånd enligt marktäcktslagen. Vad dessa beträffar gäller bestämmelserna och

tillståndsbestämmelserna i ifrågavarande lagar.

24 §. *Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utloppsdiken i vägplanen.* En enskild vägs anslutning till en landsväg bör finnas på en sådan plats där trafiksäkerheten äventyras minst, dvs. där sikten från landsvägen till den enskilda vägens anslutning är tillräcklig och likaså där sikten från den enskilda vägens anslutning är tillräcklig i landsvägens båda riktningar. I syfte att trygga den uppgift landsvägen har när det gäller servicen kan man på ett bindande sätt ange platserna för anslutningarna i vägplanen. Det är också möjligt att i vägplanen begränsa anslutningens användningsändamål till att endast gälla ett visst ändamål. Det föreslås att lantbruksanslutningar skall jämföras med enskilda vägars anslutningar. De anknyter inte nödvändigtvis till en enskild väg, utan tjänar i allmänhet tillträdet till ett åker- eller skogsskifte och är endast avsedda för lant- och skogsbrukstrafik. När läget eller användningsändamålet för en enskild vägs anslutning på ovan nämnda vis fastställts i en vägplan är det vägghållningsmyndighetens uppgift att i enlighet med det som föreskrivs i 37 § överväga huruvida en ny anslutning kan skapas eller användningsändamålet för en anslutning kan ändras.

En detaljplan anger enskilda vägars och gators anslutningar till en landsväg på ett bindande sätt. Av denna orsak får de anslutningsarrangemang på detaljplaneområdet som avses i denna paragraf inte stå i konflikt med detaljplanen.

Om användning av en befintlig anslutning förbjuds i samband med att en landsväg förbättras skall i vägplanen anges en ny vägförbindelse. Vägrättigheter kan grundas till en befintlig enskild väg eller, om det är möjligt, till en landsväg vid sidan av eller en landsväg som dragits in. Om det inte existerar någon väg skall en ny vägförbindelse anges i vägplanen, och vägghållaren skall svara för byggandet av denna vägförbindelse. Om anordnandet av ny vägförbindelse föreskrivs i 2 mom.

I enlighet med den gällande lagen föreskrivs i paragrafens 3 mom. om hållande av ett utloppsdike med tanke på en landsväg eller ett biområde. Om det för att ett väg- eller

biområde skall hållas torrt är nödvändigt att placera ett utloppsdike på någon annans mark eller leda avrinningsvatten till någon annans dike eller bäck, skall om detta bestämmas i vägplanen. Det område som behövs för utloppsdiket skall anges så detaljerat i vägplanen att området kan märkas ut i terrängen. Med tanke på utloppsdiket skall servitutsrätt enligt 60 § 1 mom. grundas för vägghållaren vid landsvägsförrättning. I fråga om anläggning av ett utloppsdike, t.ex. kravet på tillstånd för dikning och utnyttjande av dikesjord samt underhåll av dike, gäller i övrigt bestämmelserna om dikning i 6 kap. vattenlagen (264/1961), till vilka det hänvisas i momentet.

25 §. *Vägplan i särskilda fall.* Det föreslås att paragrafen skall innehålla bestämmelser om vägplan i vissa särskilda fall. Enligt 1 mom. skall en vägplan upprättas i samband med att trafikleder genomgår administrativa förändringar, när en enskild väg eller gata eller en del av dessa ändras till landsväg. De innehållsliga kraven på en sådan vägplan fastställs enligt syftet. Området för en enskild väg eller gata som blir landsväg skall tillräckligt exakt kunna preciseras, och i beslutet skall fastslås tidpunkten för när den enskilda vägen eller gatan ändras till landsväg. En vägplan skall också upprättas när en landsväg, eller en del av en landsväg, separat dras in, ifall inte indragningen ingår i vägplanen för anläggandet av en landsväg.

Enligt paragrafens 2 mom. kan en vägplan också upprättas i andra fall än för anläggande av väg eller när det gäller de i 1 mom. avsedda fallen för när en trafikleds administrativa ställning ändras. Det föreslås att en vägplan för det första skall kunna upprättas enbart för fastställande av gränserna för ett vägområde i de fall det inte finns behov av vägförbättring, men när ett vägområde behöver breddas mer än vad som anges i 5 § 3 mom., t.ex. på grund av rensning av dikeskanten. Fastställandet av ett vägområde förutsätter i sig inget vägplan. Ett biområde grundas i allmänhet med tanke på anläggandet av en väg. Det kan trots allt vara nödvändigt att genom en vägplan separat grunda ett biområde för landsvägshållningen, utan att anknyta detta till något vägprojekt. För det andra kan en vägplan upprättas så att den enbart gäller enskilda vä-

gar och anslutningar med anknytning till en landsväg. Till dessa räknas också lantbruksanslutningar. I vägplanen kan man på så sätt avlägsna existerande anslutningar och ordna så att enskilda vägar leder till dessa utan att landsvägen i övrigt förbättras. För det tredje kan en vägplan också gälla bestående begränsning av trafiken på en befintlig väg utgående från trafikens art. Med bestående begränsning avses i detta fall att viss typ av trafik, t.ex. tung eller synnerligen långsam trafik, i sin helhet förbjuds på vissa landsvägar eller landsvägssträckor eller att sådan trafik begränsas till vissa tider på dygnet.

26 §. *Vägplanens rättsverkningar.* Det föreslås att paragrafen skall innehålla bestämmelser om en godkänd vägplans rättsverkningar. Enligt paragrafens 1 mom. berättigar en godkänd vägplan till inlösen av de väg- och biområden som anges i planen samt till inlösen av de rättigheter som tillfaller väghållaren. På så vis är en godkänd vägplan en sådan plan som avses i 5 § 3 mom. inlösningslagen, och därmed behövs inget inlösnings-tillstånd.

I 2 mom. föreskrivs i enlighet med den gällande lagen om byggförbud. Efter att vägplanen godkänts och beslutet om godkännande bringats till allmän kändedom i enlighet med 103 § beläggs det vägområde som avses i vägplanen samt vägens skydds- och frisiktsområde med ett byggförbud som till innehållet motsvarar det som nedan bestäms om byggande på skydds- och frisiktsområde. Genom bestämmelsen förhindras att det på det blivande vägområdet, innan vägområdet tagits i besittning, förekommer byggande som försvårar vägprojektet.

I 3 mom. föreskrivs om rättsverkningarna gällande det område som reserverats med tanke på framtida breddning av den väg som anges i vägplanen. För ett sådant område avsett för breddning kommer samma villkorliga bygginskränkning att gälla som utgående från utredningsplanen. Med tanke på markanvändningen är det inte ändamålsenligt med en långvarig bygginskränkning, även om den är villkorlig. Därför föreslås att bygginskränkningen, i likhet med beslutet om godkännande av utredningsplanen, förfaller åtta år från utgången av det år under vil-

ket den vägplan som behandlar ärendet godkänts, om man inte före det börjat upprätta en vägplan avseende breddningen.

27 §. *Växelverkan.* Anläggandet av landsväg har ofta omfattande konsekvenser för miljön och för sådana kretsar av personer vilkas räckvidd inte alltid kan fastställas exakt. I paragrafen föreskrivs om ett förfarande genom vilket sakägare, såsom markägare och övriga som ärendet måhända berör, bereds möjlighet att inverka på utrednings- och vägplanens innehåll i samband med att planen bereds. Vägplaneringen bör basera sig på öppenhet och växelverkan så, att ovan nämnda instanser under hela planeringsprojektets gång bereds tillfälle att framföra sin åsikt i ärendet. Planens art och omfattning avgör på vilket sätt hörandet och åsiktsyttrandet skall ordnas från fall till fall. Om tillfällena för presentation av planerna eller om andra möjligheter till åsiktsyttring meddelas antingen personligen, genom kungörelse eller på annat sätt som anses lämpligt. Om detta bestäms närmare genom förordning av statsrådet.

I enlighet med den gällande lagen föreskrivs i paragrafens 2 mom. om rätten att anmärka på den färdiga utrednings- eller vägplanen. För detta ändamål skall planen läggas fram till allmänt påseende. Väghållningsmyndigheten står för kostnaderna för kungörelsen. Bestämmelserna motsvarar bestämmelserna i den gällande vägförordningen. Om väghållningsmyndighetens motiverade ställningstagande till de anmärkningar som förts fram föreskrivs i paragrafens 3 mom., och i 4 mom. föreskrivs om de centrala myndigheter som ombesörjer utlåtanden om utrednings- och vägplanen.

I 5 mom. föreskrivs om ett förfarande som är enklare än det som angetts ovan och som iakttas i fall där den vägplan som funnits till påseende, men för vilken det inte finns något beslut om godkännande, skall ändras. Om verkningarna av en sådan ändring bedöms vara små, behöver inte planen nödvändigtvis på nytt läggas fram till påseende och utlåtanden inte begäras på ovan nämnda sätt. Förfaringsättet fastställs separat för varje fall.

Det föreslås att närmare bestämmelser om förfarandet för växelverkan skall utfärdas genom förordning av statsrådet. Om detta föreskrivs i 6 mom.

28 §. *Förfarande vid vägprojekt av ringa betydelse.* Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 16 § i den nuvarande vägförordningen. Vid förbättring av landsvägar är det ofta fråga om dylika vägprojekt av ringa betydelse.

29 §. *Förfarande vid miljökonsekvensbedömning.* I samband med att lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning stiftades fogades en ny 25 a § till väglagen. Det föreslås att bestämmelsen som sådan tas in i den nya lagen med endast preciserade formuleringar så, att en utredningsplan skall upprättas i alla de fall på vilka ett sådant bedömningsförfarande som avses i 2 kap. lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas.

30 §. *Ändring av planerna.* I paragrafen föreskrivs om ändring av godkända utrednings- och vägplaner. Bestämmelsen motsvarar 27 a § i den nuvarande väglagen och 19 § i vägförordningen. Beslutet om godkännande av en utrednings- och vägplan är ett bindande administrativt beslut som har lagstadgade rättsverkningar. Ett beslut om godkännande skall iakttas som sådant. Om en godkänd utredningsplan eller vägplan behöver ändras gäller beträffande ändringsförfarandet i huvudsak det som gäller för en ny utrednings- eller vägplan. Till följd av utredningsplanens översiktlighet föreligger i allmänhet behov av att ändra planen endast när den i utredningsplanen angivna vägens ungefärliga sträckning eller dess trafikmässiga och tekniska grundläggande lösningar måste bedömas på nytt.

En vägplan är en detaljerad plan beträffande anläggandet av landsväg, och anläggandet bör ske i enlighet med denna plan. Under anläggningsarbetets gång kan det dock uppstå oförutsedda överraskningar som kräver ändringar i den godkända vägplanen. När markförhållandena visar sig vara annorlunda än väntat måste t.ex. vägens höjdläge eller vissa tekniska lösningar ändras. Om verkningarna av dylika åtgärder bedöms vara små kan den ändring som avser detta göras i vägplanen utan att ett egentligt ändringsförfarande för planen vidtas.

31 §. *Planernas giltighetstid.* Utrednings- och vägplaner är planer för genomförande av vägprojekt, och på grund av de konsekvenser för markanvändningen som dessa projekt har

är det inte ändamålsenligt att bestående, eller ens för en rätt lång tid, låta planerna gälla i ogenomförd form. Omständigheterna, den tekniska utvecklingen och lagstiftningen ändras så snabbt att det för både en utredningsplan och en vägplan bör fastställas vissa giltighetstider.

I paragrafens 1 mom. föreslås, i enlighet med 28 § 1 mom. i den gällande lagen, att beslutet om godkännande av utredningsplanen skall förfalla om man inte börjat upprätta en vägplan inom åtta år från utgången av det år under vilket utredningsplanen har godkänts. Om inledandet av arbetet med att upprätta en vägplan föreskrivs i 16 § 2 mom. Det fastställs ingen särskild tid för när en vägplan skall ha gjorts upp. När en utredningsplan förfaller på ovan nämnda sätt skall utredningsplanen behandlas på nytt i åtminstone ett administrativt förfarande, ifall det inte anses nödvändigt att upprätta en alldeles ny utredningsplan.

De i utredningsplanen godkända lösningarna preciseras i vägplanen så, att vägplanen och utredningsplanen inte kan gälla samtidigt på ett och samma område. I enlighet med den gällande lagen föreslås därför i paragrafens 2 mom. att beslutet om godkännande av en utredningsplan också skall förfalla när beslutet om godkännande av en vägplan som gjorts upp enligt utredningsplanen har vunnit laga kraft. En sådan vägplan kan även gälla endast en del av det område som avses i beslutet om godkännande av utredningsplanen. Härvid förfaller utredningsplanen endast till denna del, medan den i övrigt förblir i kraft.

Det föreslås att paragrafens 3 mom. skall innehålla bestämmelser om giltighetstiden för en vägplan. I enlighet med 28 § 3 mom. i den gällande lagen föreslås att det vägarbete som avses i vägplanen skall påbörjas inom fyra år från utgången av det år under vilket vägplanen har godkänts. I annat fall förfaller beslutet om godkännande av vägplanen, varvid antingen en ny vägplan skall beredas eller den förfallna vägplanen åtminstone skall genomgå en ny administrativ behandling. Vägarbetet anses ha påbörjats när det område som behövs för vägändamålen har tagits i väghållarens besittning på det sätt som avses i 56 §.

För tryggande av tillräcklig flexibilitet fö-

reslås att ett beslut om godkännande av en vägplan skall kunna förlängas, i synnerhet eftersom det ofta dröjer innan finansieringen av i sig genomförbara projekt kan säkras. Det är inte ändamålsenligt med en ny behandling av vägplaner som förfallit, eftersom samma frågor då behandlas två gånger. Enligt den nuvarande lagen kan statsrådet av särskilda skäl förlänga giltighetstiden för beslutet om godkännande av en vägplan med högst fyra år. Detta har visat sig vara en alldeles för kort tid i praktiken. Därför föreslås att väghållningsmyndigheten skall ha rätt att fatta beslut om förlängning av giltighetstiden för ett beslut om godkännande av en vägplan med högst fyra år och att kommunikationsministeriet av särskilda skäl skall ha rätt att besluta om ytterligare förlängning om en period på högst fyra år. Förlängandet av giltighetstiden skall inte ske automatiskt, utan grunda sig på prövning av varje enskilt fall. Giltighetstiden kan förlängas endast i de fall det är fråga om aktuella, miljömässigt godtagbara och tekniskt genomförbara vägplaner. Det föreslås att ändring i beslut om förlängning kan sökas genom besvär.

32 §. *Uppföljning.* Genom anläggande av väg strävar man efter att åstadkomma vissa positiva verkningar och minimera eventuella skadliga verkningar. Verkningarna skall bedömas under planeringsarbetets gång. Bedömningarna av verkningarna skall ingå som en del av innehållet i utredningsplanen och vägplanen. För utvecklande av bedömningsförfarandet bör det, efter att vägprojektet slutförts, utredas i vilken grad de uppskattade verkningarna har blivit verklighet och huruvida anläggandet landsvägen och användningen av denna har gett upphov till oanade verkningar. En sådan utvärdering kan å sin sida ge användbar information när nya projekt planeras. I paragrafen föreskrivs om ett dylikt förfarande för utvärdering, enligt vilket väghållningsmyndigheten jämför de uppskattade verkningarna av vägprojektet med de verkningar som blivit verklighet. Förfarandet bör utgöra en del av det normala planeringsförfarandet, vars innehåll och tillvägagångssätt fastställs enligt projektets art och omfattning. Väghållningsmyndigheten skall ha som uppgift att skapa ändamålsenliga förfaringsätt i fråga om uppföljningen.

3 kap.

Underhåll av landsväg, tillfälliga trafikarrangemang samt anslutningar och övriga åtgärder som gäller landsvägen

33 §. *Underhåll.* Det föreslås att i första meningen i paragrafens 1 mom. i enlighet med den nuvarande lagen fastställs de grundläggande normerna för underhållet. Den som rör sig på landsvägen måste kunna lita på att färdsel och transport kan ske på ett tryggt sätt och att landsvägen fyller den serviceuppgift som fastställts för den. I detta syfte är väghållningsmyndigheten skyldig att hålla landsvägen i ett skick som är tillfredsställande för allmän trafik. Begreppet allmän trafik definieras i den allmänna motiveringen. Om denna skyldighet åsidosätts kan skadeståndsansvar uppstå för väghållaren. Utgångspunkten är skadeståndslagen, vars bestämmelser avvägs mot väghållningsmyndighetens underhållsskyldighet då en skada som uppkommit på en landsväg bedöms. Om det framgår att väghållningsmyndigheten åsidosatt sin skyldighet att hålla landsvägen i ett skick som är tillfredsställande för allmän trafik, exempelvis genom att dröja med reparationen av en brist i vägens skick som anmälts till myndigheten, kan detta leda till skadeståndsansvar. Vid bedömningen av ansvaret måste även den skadelidandes eget vållande utredas, eftersom det kan minska väghållarens ersättningsansvar eller helt befria väghållaren från det. Utgångspunkten är alltså att väghållarens väghållningsansvar grundar sig på vållande, dvs. väghållningsmyndigheten måste i underhållet av vägen gjort sig skyldig till någon försummelse eller något annat fel.

Innehållet i väghållarens skadeståndsansvar har förtydligats genom rättspraxis. Ansvaret har skärpts, men rättspraxis har inte varit enhetlig. En skada som förorsakats exempelvis av halka på körbanan eller en plötslig förändring i naturförhållandena har inte nödvändigtvis lett till skadeståndsansvar för väghållaren. Detsamma gäller väderleken exempelvis i situationer då halkbekämpning på landsvägen på grund av ihållande snöfall hade varit lönlöst.

Utgångspunkten vid underhållet av landsvägar är att vägar som ur trafiksynpunkt är likartade på ett enhetligt sätt hålls i ett till-

fredsställande skick med hänsyn till allmän trafik oberoende av var vägen är belägen. Vid underhållet skall enhetliga principer och kvalitetskrav följas med beaktande av regionala och lokala behov samt omständigheterna.

Trafiken på lätttrafikleder och skyddsvägar i anslutning till landsvägar motsvarar till sin karaktär trafiken på gatornas trottoarer. I synnerhet i fråga om halkolyckor som drabbar fotgängare har för den som underhåller trafikleden i rättspraxis utformats strikt ansvar. Olyckor kan förebyggas genom effektivt och riktat underhåll, men även väganvändarna kan genom sitt beteende minska risken för olycksfall genom att vara beredda på förändringar i vägföret och genom att i tillräcklig mån beakta dem då de rör sig i trafiken.

Nivån på underhållet och därmed även väghållarens skadeståndsansvar bör kunna anpassas enligt omständigheterna. Därför föreslås att i paragrafens 1 mom. tas in närmare föreskrifter om de omständigheter som i samband med fastställandet av underhållsnivån skall tas i beaktande då man bedömer huruvida landsvägen är i ett skick som är tillfredsställande för trafik. Ärendet avses bli avgjort på basis av en helhetsbedömning av samtliga omständigheter. I denna bedömning skall först och främst trafiken på vägen och vägens betydelse inom trafiksystemet beaktas. De livligast trafikerade vägarna och de viktigaste trafikförbindelserna kräver mer omfattande åtgärder med en snävare tidtabell än de lågtrafikerade regionala vägarna och förbindelsevägarna. Underhållsåtgärderna måste även riktas optimalt med tanke på trafikens art. Körbanorna hålls i skick främst för motorfordonstrafik och lätttrafiklederna för fotgängare och cykeltrafik. På motsvarande sätt måste väderleken beaktas i synnerhet vid bedömningen av nivån av vinterunderhållet. Underhållsmaterielet dimensioneras enligt de genomsnittliga väderleksförhållandena varvid underhållsåtgärderna vid exceptionella väderleksförändringar kan avvika från det normala, vilket bör beaktas vid fastställandet av väghållarens skadeståndsansvar. Vid bedömningen av både väghållarens och väganvändarens agerande skulle det också vara av betydelse om det på förhand t.ex. i väderleks-

rapporterna givits information om kommande väderleksförändringar. Även vid exceptionella väderleksförhållande måste dock en med beaktande av omständigheterna rimlig underhållsnivå kunna upprätthållas. Tiden på dygnet skall likaså beaktas vid bedömningen, eftersom huvuddelen av underhållsåtgärderna utförs under den tid då trafiken är livligast. Den föreslagna bestämmelsen överensstämmer med de ändringar som bereds i 3 § lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden.

När det gäller särskilda vintervägar måste väghållarens ansvar bedömas enligt de speciella förhållanden som råder i synnerhet på is. Naturförhållandena på isen uppvisar snabba variationer och förändras ofta på ett sätt som inte kan förutses, vilket den som rör sig på en särskild vinterväg måste beakta.

34 §. *Begränsat underhåll.* Enligt paragrafen avses väghållningsmyndigheten ha befogenhet att bestämma att någon landsväg eller en del därav inte hålls i ett skick som är tillfredsställande för allmän trafik. En sådan åtgärd kan vid vinterunderhåll gälla exempelvis ett parkeringsområde som ansluter sig till vägen. Ett sådant område skall på vintern kunna lämnas oplogat, eftersom inga tjänster, såsom exempelvis kiosk-tjänster, tillhandahålls vintertid. Dessa åtgärder får dock inte innebära en försämring av den serviceuppgift landsvägen fyller året om. Även särskilda konstruktioner i anslutning till landsvägen såsom trappor kan till följd av att vinterunderhåll är besvärligt lämnas utan underhåll, under förutsättning att den finns en annan gångförbindelse.

Det föreslås att i paragrafens 2 mom. bestäms att en trottoar eller cykelväg i anslutning till en landsväg eller en för dessa gemensam led under vintertid kan underhållas utan halkbekämpande åtgärder. Härvid ges möjlighet till obehindrad användning av exempelvis kälke. Eftersom ett sådant förfarande har tillämpats på vissa gatuavsnitt avses samma förfarande även kunna tillämpas på landsvägar, för att inte ledernas administrativa gränser skall utgöra ett hinder för att man skall kunna röra sig tryggt.

35 §. *Tillfälligt trafikförbud eller tillfällig begränsning av trafiken.* Bestämmelsen överensstämmer till sitt innehåll med den nu-

varande lagen. Det rör sig om trafikförbud eller begränsning av trafiken av vägtekniska skäl när vägens bärighet till följd av tjälkada eller av någon annan motsvarande orsak försämrats. Förbud eller begränsning skall anges med trafikmärke.

36 §. *Tillfällig farväg*. Bestämmelsen avses till sitt innehåll motsvara 48 § 1 mom. i den nuvarande lagen. Det gäller trafik hinder som förorsakas av oförutsedda eller exceptionella händelser. För att trafiken skall löpa smidigt under det att hindret avlägsnas skall väghållningsmyndigheten ha rätt att anlägga en tillfällig väg utanför landsvägsområdet. När hindret avlägsnats skall den tillfälliga vägen utan dröjsmål rivas och området i mån av möjlighet försättas i sitt tidigare skick.

Den tillfälliga vägen skall placeras så, att markägaren förorsakas så lite skada eller olägenheter som möjligt. Därför kan en omfartsväg anläggas över en gårdsplan endast om något tvingande skäl föreligger och inget annat alternativ för vägens placering finns. Ifall denna tillfälliga farväg förorsakar den markägare på vars område vägen går någon olägenhet eller skada har markägaren rätt att få ersättning för detta av väghållaren.

En fastighetsägare eller -innehavare på vars fastighet en tillfällig farväg avses anläggas skall beredas tillfälle att bli hörd. Eftersom en tillfällig farväg ofta skall ordnas utan dröjsmål skall även hörandet göras i mån av möjlighet. Bestämmelsen avses motsvara 58 § i den nuvarande vägförordningen.

37 §. *Anslutning till landsväg*. I paragrafen bestäms om anslutning av en enskild väg och en lantbruksanslutning till en landsväg samt om ordnande av en snöskoterled eller en motsvarande vägförbindelse på vägområdet. För byggande av en anslutning krävs som en huvudregel väghållningsmyndighetens tillstånd. I paragrafens 1 mom. bestäms om anslutning till en sådan landsväg för vilken anslutningar i enlighet med 24 § fastställts i vägplanen. Ifall man till en sådan landsväg vill bygga en ny anslutning eller använda en anslutning som förbjuds i vägplanen eller använda en tidigare befintlig anslutning för ett annat ändamål kan tillstånd beviljas av väghållningsmyndigheten. En förutsättning för ett sådant tillstånd är för det första att det för en ändamålsenlig användning av fastigheten

krävs en anslutning. Ifall en tillfredsställande vägförbindelse redan existerar på annat håll eller går att ordna via något annat ställe till skälig kostnad behöver tillstånd inte beviljas. I vilket fall som helst förutsätter beviljandet av tillstånd att anslutningen eller användningen av den inte äventyrar trafiksäkerheten. Väghållningsmyndigheten skall i dessa fall göra en helhetsbedömning som beaktar vilken betydelse landsvägen har i vägnätet, trafiken omfattning och art samt trafiken på en anslutande enskild väg i fråga om både volym och art. Vid denna bedömning avgör väghållningsmyndigheten om tillstånd kan beviljas överhuvudtaget, om tillstånd beviljas men på någon annan plats än den ansökta eller om tillstånd beviljas i enlighet med ansökan. Tillståndsbeslutet kan också vara förenat med villkor.

I vägplanen kan också meddelas bestämmelser om lantbruksanslutningar. Dyliga anslutningar används uteslutande för körslor inom lant- eller skogsbruk. På grund av de splittrade ägorna finns det ständigt ett behov av nya lantbruksanslutningar. Eftersom behovet av att använda dessa anslutningar är begränsat och eftersom de används för trafik till åkrarna endast under en del av året och för trafik inom skogsbruket endast sporadiskt är det nödvändigt att meddela särskilda bestämmelser om lantbruksanslutningar. Därför bestäms i 1 mom. att tillstånd att bygga en lantbruksanslutning till en landsväg som avses i momentet skall beviljas, om trafiksäkerheten inte äventyras av anslutningen och dess läge. När det gäller lantbruksanslutningar skall väghållningsmyndighetens prövningsrätt vara mycket begränsad. Också ett dylikt tillstånd kan vara förenat med villkor.

Bestämmelsen i 2 mom. gäller anslutning till sådana landsvägar för vilka det i vägplanen inte har givits några särskilda begränsningar beträffande anslutningen. I dessa fall är väghållningsmyndighetens prövningsrätt mindre än i 1 mom. Om förutsättningarna för beviljande av tillstånd föreligger, skall tillståndet beviljas. För erhållande av en lantbruksanslutning till en dylik landsväg behövs inte väghållningsmyndighetens tillstånd. Väghållningsmyndigheten skall dock under rättas om anslutningen i god tid innan den byggs. Väghållningsmyndigheten bedömer

om anslutningen äventyrar trafiksäkerheten och meddelar vid behov tekniska anvisningar.

I 3 mom. föreslås att ordnande av ett övergångsställe för en snöskoterled på vägområdet skall kräva tillstånd av väghållningsmyndigheten. Leden kan vara en i 16 § terrängtrafiklagen avsedd snöskoterled som baserar sig på en plan för leden eller ett avtal eller ett s.k. snöskoterspår som anlagts med markägarens tillstånd. Väghållningsmyndigheten kan bevilja tillståndet om övergångsstället för korsning av landsvägen inte äventyrar trafiksäkerheten eller är till förfång för väghållningen. Tillståndet kan förenas med nödvändiga villkor.

Det tillstånd som avses i denna paragraf och anvisningarna för byggande av en anslutning innehåller samtidigt ett tillstånd för utförande av arbete på vägområdet.

Syftet med motorvägar och motortrafikleder är att säkerställa trafikens funktionsförmåga och trafiksäkerheten på landsvägsavsnitt med mycket trafik. Därför måste anslutning till dylika landsvägar ske i mycket begränsad omfattning. I enlighet med 52 § 5 mom. i den nuvarande väglagen föreslås i 4 mom. att det endast i vägplanen kan bestämmas om tillträde till motorvägar och motortrafikleder. Med motorvägar och motortrafikleder jämställs de nationellt viktiga stomvägar som avses ovan i 4 § 3 mom.

38 §. *Byggande, underhåll eller ändring av anslutning eller övergångsställe.* När en anslutning till landsvägen tjänar användningen av en fastighet är den som håller en enskild väg eller innehar en lantbruksanslutning skyldig att bygga sin anslutning och hålla den i skick på egen bekostnad. I tillståndsbeslutet eller anvisningarna meddelas närmare föreskrifter om detta. Den som gör anslutningen skall på egen bekostnad bygga de anordningar som behövs för anslutningen, t.ex. en vägtrumma i landsvägens sidodike. Väghållningsmyndigheten fastställer vägtrummans dimension och läge. Den som gör anslutningen skall på egen bekostnad också sörja för underhållet av anslutningen, t.ex. plogningen. Den som gör anslutningen ansvarar för att anslutningen jämte konstruktioner och anordningar fungerar så att den inte medför fara för trafiken på en landsväg eller en en-

skild väg eller är till förfång för underhållet av landsvägen. Om detta föreskrivs i 1 mom.

En anslutning till en enskild väg eller en lantbruksanslutning skall vara placerad i enlighet med tillståndet för anslutningen eller väghållningsmyndighetens anvisningar. Den som gör anslutningen måste kunna lita på att anslutningen får användas för det ändamål som avses i tillståndet och anvisningarna. Om anslutningen dock används för något annat ändamål än det som angavs när beslutet om placeringen fattades och detta bedöms äventyra trafiken eller vara till förfång för underhållet av landsvägen, kan väghållningsmyndigheten kräva att den som gjort anslutningen vidtar åtgärder för att avlägsna eller minska faran eller olägenheten, t.ex. genom en ändring av platsen för anslutningen eller genom behövliga förbättringar av anslutningen. Då trafiksäkerheten så kräver kan det vara nödvändigt att också vidta olika åtgärder på landsvägen, t.ex. att bygga avkörningsfiler vid anslutningen. Eftersom de förändrade förhållandena beror på ett ändrat nyttjande av den enskilda vägen eller lantbruksanslutningen skall den som gjort anslutningen se till att de nämnda åtgärderna vidtas på egen bekostnad. Om den som gjort anslutningen försummar denna skyldighet kan väghållningsmyndigheten besluta att arbetena utförs på den försumliges bekostnad. Beslutet kan överklagas. Kostnaderna kan med stöd av 102 § drivas in av den betalningskyldige i den ordning som bestäms i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utskökningsväg. Bestämmelser om de åtgärder som skall vidtas då nyttjandet av en anslutning ändras ingår i 2 mom.

Om anslutningens användningsändamål ändras, t.ex. om en lantbruksanslutning på grund av tomtförsäljning ändras till en anslutning till en enskild väg, skall en ansökan om tillstånd för anslutningen göras på grund av det förändrade användningsändamålet. I dessa fall behandlas och avgörs ärendet i enlighet med 37 §.

I 3 mom. jämställs en person som håller en snöskoterled eller en därmed jämförbar vägförbindelse med en väghållare som svarar för en enskild väg och en innehavare av en lantbruksanslutning vid tillämpningen av denna paragraf.

39 §. *Avskärning av enskild väg, gata eller snöskoterled.* Paragrafens 1 mom. motsvarar med vissa preciseringar av ordalydelsen 52 § 4 mom. i den nuvarande lagen. När en landsväg anläggs skall man försöka bibehålla befintliga vägförbindelser till enskilda vägar. Om en landsväg anläggs så att den skär av en enskild väg och en anslutning till landsvägen därmed inte är möjlig, skall vägghållningsmyndigheten på egen bekostnad bygga antingen en bro eller en tunnel för att säkerställa användningen av den enskilda vägen. Om det är möjligt att göra en anslutning till en landsväg som byggs ankommer det på vägghållningsmyndighetens att på egen bekostnad vidta de åtgärder som behövs för att bibehålla den befintliga förbindelsen, t.ex. genom att bygga en ny anslutning och körväg till den så, att anslutningen till landsvägen inte blir avsevärt svårare. I 2 mom. jämsätts gator och snöskoterleder med enskilda vägar vid tillämpningen av denna paragraf.

40 §. *Indragning av anslutningen.* Paragrafens 1 mom. motsvarar med vissa ändringar i ordalydelsen 52 a § i den nuvarande lagen. När det i vägplanen bestäms att en befintlig anslutning skall dras in, skall samtidigt en ersättande förbindelseväg anvisas. I samband med anläggandet avlägsnas vägghållningsmyndigheten på egen bekostnad en anslutning som är förbjuden i vägplanen. En förutsättning för indragningen är att en ersättande förbindelseväg har byggts och att den är farbar.

Det föreslås att det till 2 mom. fogas en bestämmelse enligt vilken vägghållningsmyndigheten har rätt att på egen bekostnad avlägsna en anslutning till en enskild väg som står i strid med detaljplanen eller förhindra användningen av den t.ex. med hjälp av bommar också i andra fall än i samband med anläggandet av en landsväg. För att åtgärden skall kunna vidtas krävs ett beslut i vilket den som är missnöjd kan söka ändring genom besvär. På ett trafikområde enligt detaljplanen anges in- och utfartens ungefärliga läge med en pilmarkering i enlighet med miljöministeriets förordning om beteckningar som skall användas i planer enligt markanvändnings- och bygglagen. Om någon dylik markering inte finns vid en befintlig anslutning står den i strid med detaljplanen. En förutsättning för

att en dylik anslutning skall kunna avlägsnas eller användningen av den förhindras är att en ersättande förbindelseväg, tex. en gata i enlighet med detaljplanen, redan har ordnats. Innan vägghållningsmyndigheten fattar beslut om att avlägsna eller stänga en dylik anslutning skall de fastighetsägare eller fastighetsinnehavare som använder den beredas tillfälle att framföra sin åsikt. Om en anslutning som används allmänt för trafik avlägsnas eller stängs skall ärendet kungöras innan beslut fattas. Bestämmelser om kungörelseförfarandet ingår i 108 §.

41 §. Paragrafen har i huvudsak samma ordalydelse som den nuvarande lagen *Avstängning av landsväg med bom.*. En landsväg kan avstängas med bom om detta är nödvändigt med tanke på trafiksäkerheten eller vägghållningen eller på grund av tull- eller gränsbevakningen. Den som sätter ut bommen svarar för kostnaderna för den. Närmare bestämmelser om bommar vid en plankorsning mellan järnväg och landsväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

42 §. *Arbete på vägområde samt placering av konstruktioner och anordningar på vägområde.* Paragrafen överensstämmer i huvudsak med 53 § i den nuvarande lagen. Arbeten på ett vägområde kräver tillstånd av vägghållningsmyndigheten eftersom de åtgärder som berör vägen kan påverka trafiksäkerheten och underhållet av vägen. Beviljandet av tillstånd baserar sig på vägghållningsmyndighetens prövning, och tillståndet kan enligt behov vara förenat med villkor. Arbetet kan omfatta grävningsarbeten på landsvägen, utläggning av ledningar invid, under eller över vägen eller placering av konstruktioner eller anordningar på vägområdet. Huruvida tillståndsplikten omfattar åtgärder ovanför eller under en landsväg är beroende av om vägghållningsmyndigheten bedömer att åtgärderna inverkar på trafiksäkerheten eller vägunderhållet. Den som beviljats tillstånd skall uppföra konstruktionen eller anordningen och underhålla den. Om konstruktionen eller anordningen senare orsakar fara för trafiken eller är till förfång för vägghållningen skall tillståndsinnehavaren på egen bekostnad göra de ändringar som vägghållningsmyndigheten kräver. Om faran för trafiken eller olägenheten för vägghållningen består trots änd-

ringarna, skall tillståndsinnehavaren vara skyldig att flytta konstruktionen eller anordningen eller avlägsna den från vägområdet. Flyttningen eller avlägsnandet skall ske på tillståndsinnehavarens bekostnad.

Om åtgärden på vägområdet baserar sig på ett tillstånd som beviljats på basis av speciallagstiftningen, t.ex. vattenlagen, ett inlösningstillstånd eller på ett tillstånd för placering av samhällstekniska anordningar som beviljats av kommunens byggnadstillsynsmyndighet, behövs inte något särskilt tillstånd av väghållningsmyndigheten. Väghållningsmyndigheten skall dock underrättas om åtgärden i god tid innan den vidtas och den kan vid behov meddela anvisningar om utförandet av arbetet. Om detta föreskrivs i 2 mom. Bestämmelser om utläggning av telekablar ingår i kommunikationsmarknadslagen (393/2003). Enligt 101 § i nämnda lag skall telekablar i mån av möjlighet läggas ut på ett sådant vägområde som avses i lagen om allmänna vägar. Om överenskommelse inte nås om utläggningen av en telekabel kan kommunens byggnadstillsynsmyndighet bevilja teleföretaget rätt att lägga ut kabeln genom att fastställa telekabelplanen.

43 §. *Korsning mellan särskild vinterväg och farled.* I paragrafen bestäms om korsningar mellan sådana särskilda vintervägar som nämns ovan i 4 § 4 mom. och farleder. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 58 § i den nuvarande lagen.

Bestämmelsen i 1 mom. gäller allmänna farleder. Enligt 4 kap. 1 § vattenlagen förstås med allmän farled en farled i ett vattendrag eller i saltsjön som har inrättats som offentlig farled eller allmän lokal farled. En sådan del av ett vattendrag som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän fartygs- eller båttrafik kan bestämmas vara offentlig farled. En allmän lokal farled kan dessutom gagna trafiken med fritidsbåtar. Övriga farleder är enligt vattenlagen enskilda. En allmän farled skall hållas öppen så att den kan tjäna sitt syfte. Om en särskild vinterväg som korsar en allmän farled avskärs på grund av att en ränna öppnas i isen skall väghållningsmyndigheten på egen bekostnad och i mån av möjlighet trygga trafiken på den särskilda vintervägen och leda den över farleden. Detta sker i allmänhet med hjälp av en bro eller färja. An-

ordningen för överfarten får inte hindra eller äventyra användningen av den allmänna farleden.

I 2 mom. föreslås att en enskild farled inte får öppnas så att den skär av en särskild vinterväg. Åtgärden skall förutsätta väghållningsmyndighetens medgivande. Om en särskild vinterväg härvid skärs av skall den som öppnat den enskilda farleden eller använder den trygga trafiken på den särskilda vintervägen och leda den över farleden genom att på egen bekostnad ställa i ordning och underhålla en nödvändig anordning för överfart.

4 kap. **Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför landsvägsområdet**

44 §. *Skyddsområde.* Ett skyddsområde är ett till omfånget begränsat område utanför vägområdet på vardera sidan om landsvägen. På skyddsområdet inskränks markägarens rättsliga ställning och väghållningsmyndigheten ges vissa befogenheter. Syftet med bestämmelserna om skyddsområdet är att begränsa byggandet i landsvägens omedelbara närhet framför allt av trafiksäkerhetsskäl men också på grund av de menliga verkningar som landsvägen har och som minskar boendetrivseln. Bestämmelsen överensstämmer i huvudsak med den nuvarande lagen. Skyddsområdets utsträckning beräknas från mittlinjen på landsvägens körbana. Om det finns två eller flera körbanor skall avståndet beräknas från mittlinjen på den körbana som ligger närmast gränsen för vägområdet. En definition på körbana ingår i 2 § vägtrafiklagen.

Enligt den nuvarande lagen är skyddsområdet 20 m i fråga om landsvägar och 12 m i fråga om bygdevägar. Eftersom det föreslås att särskiljningen mellan landsvägar och bygdevägar skall slopas är det också skäl att förenhetliga bredden på skyddsområdet. Därför föreslås att skyddsområdet skall vara 20 m i fråga om alla landsvägar. Av särskilda skäl, t.ex. på grund av de menliga verkningar som vägen har, kan avståndet förlängas till högst 50 m i vägplanen för anläggande av en väg. I vägplanen kan också anvisas ett kortare avstånd än det nämnda avståndet på 20 m. Bestämmelsen om de maximala avstånden invid en reservlandningsplats som hör till

landsvägen motsvarar bestämmelsen i den nuvarande lagen.

Bestämmelser om skyddsområdets rättsverkningar ingår i 2 mom. Ett skyddsområde begränsar byggandet. I enlighet med den nuvarande lagen föreslås att byggnader inte får hållas på ett skyddsområde. En definition på byggnad ingår i 113 § markanvändnings- och bygglagen. Som tillägg till den nuvarande lagen föreslås att väghållningsmyndigheten skall ha rätt att av trafiksäkerhetsskäl avlägsna naturlig växtlighet från skyddsområdet. Det kan framför allt bli fråga om en möjlighet att röja eller gallra inskjutande växtlighet utmed vägen så, att älgar eller hjortdjur som närmar sig vägen kan upptäckas i ett tidigare skede från vägen. Dyliga röjningar skall i synnerhet kunna utföras i sådana områden där man vet att dessa djur rör sig.

45 §. *Frisiktsområde.* Bestämmelserna om frisiktsområden skall i huvudsak motsvara bestämmelserna i den nuvarande lagen. Syftet med frisiktsområden är att säkerställa trafiksäkerheten genom att bibehålla en god sikt i kurvor och korsningar. Frisiktsområden finns förutom på de ställen där en väg bildar en kurva också där en landsväg ansluter sig till en annan landsväg eller där en landsväg korsas av en järnväg i samma plan. Dessutom skall det finnas frisiktsområden där en viktig enskild väg ansluter sig till en landsväg. Hur viktig en enskild väg är bedöms utgående från trafiken på den. Den enskilda vägen kan vara en väg med ett tämligen stort antal delägare eller en väg som används också av andra än vägdelägarna som infartsväg till något särskilt mål, t.ex. en skola eller motsvarande, eller en väg som används allmänt för genomfart.

På frisiktsområden och skyddsområden gäller byggförbud direkt med stöd av lagen. Enligt 2 mom. har väghållningsmyndigheten dessutom rätt att på frisiktsområden avlägsna växtlighet och markhinder som skymmer sikten om den anser att detta är nödvändigt med tanke på trafiksäkerheten. Den växtlighet som skall avlägsnas kan vara naturlig, planterad eller annars tagen under särskild omvårdnad. Ägaren har rätt till ersättning för den växtlighet som avlägsnas. Kan ingen överenskommelse nås, avgörs frågan vid landsvägsförrättningen.

46 §. *Konstruktioner och anordningar utanför vägområdet.* Enligt 44 och 45 § är det förbjudet att hålla byggnader inom skydds- och frisiktsområden. I denna paragraf bestäms på samma sätt som i den nuvarande lagen att det är förbjudet att hålla sådana konstruktioner och anordningar som inte är byggnader inom en landsvägs skydds- och frisiktsområde om dessa konstruktioner och anordningar eller användningen av dem äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen. Bestämmelser om konstruktioner och anordningar i anslutning till reklam invid vägarna ingår nedan i 52 §.

47 §. *Rätt att bevilja undantag.* För att man skall kunna säkerställa tillräcklig flexibilitet vid markanvändningen och beakta de olika fallens särdrag behövs en möjlighet till undantag från förbuden i 44—46 §. Enligt den nuvarande lagen har den regionala miljöcentralen rätt att bevilja undantag när det gäller byggnader och vägdistriktet när det gäller konstruktioner och anordningar. Eftersom byggandet skall bedömas med tanke på trafiksäkerheten och väghållningen föreslås att väghållningsmyndigheten skall ha rätt att bevilja undantag i samtliga fall. En förutsättning för undantaget är att det planerade projektet, t.ex. en byggnad inom landsvägens skydds- eller frisiktsområde och användningen av den, inte äventyrar trafiksäkerheten samt att en dylik byggnad och användningen av den inte orsakar annan än högst försumbar olägenhet för väghållningen. Beslutet om undantag kan också vara förenat med villkor med tanke på framtiden. Det undantagsbeslut som väghållningsmyndigheten fattat skall finnas till hands när den myndighet som fattar beslut om byggandet prövar om det enligt markanvändnings- och bygglagen eller annan lagstiftning finns förutsättningar att bevilja tillstånd för det planerade byggprojektet.

48 §. *Undantag från begränsningar.* I 1 och 2 mom. bestäms, på motsvarande sätt som i den nuvarande lagen, att det rådande rättsläget invid vägarna skyddas. Därmed är begränsningar i markägarens nyttjanderätt i enlighet med 44—46 § eller väghållningsmyndighetens rätt att ingripa i markägarens egendom inte möjliga och det undantagsbeslut som avses i 47 § inte nödvändigt på ett område som inte har berörts av dessa be-

gränsningar när åtgärden vidtogs, t.ex. när byggnaden uppfördes eller häcken planterades. Om skydds- och frisiktsområdena sträcker sig till dylika områden när en landsväg anläggs kan växtligheten, byggnaden eller konstruktionen dock äventyra trafiksäkerheten eller vara till förfång för väghållningen. I dylika fall kan väghållningsmyndigheten bestämma att växtligheten, byggnaden eller konstruktionen skall ändras eller avlägsnas eller flyttas till något annat ställe genom ägarens försorg. Om ägaren försummar sin skyldighet kan väghållningsmyndigheten vidta åtgärder på egen bekostnad.

I 3 mom. intas två allmänt hållna undantag. För det första skall bestämmelserna om hållande av byggnader inte gälla inom ett detaljplaneområde. Här är det fråga om de bestämmelser om hållande av byggnader inom skydds- och frisiktsområden som åsidosätts av detaljplanen när planen anger principerna för omfattningen av byggandet och byggnadernas läge. Detta gäller inte konstruktioner och anordningar enligt 46 §. I momentet föreslås dessutom att växtlighet som med hänsyn till miljön är av speciell betydelse inte alls får avlägsnas. När växtlighetens betydelse bedöms skall man fästa uppmärksamhet vid en helhetsbedömning av miljön. Härvid beaktas förutom omfattningen på den övriga växtligheten på orten också växtlighetens landskapsmässiga värde ur ett vidare perspektiv än enbart med tanke på den fastighet där växtligheten finns. Om växtligheten är skyddad med stöd av naturvårdslagen iakttas bestämmelserna och skyddsbestämmelserna i den.

49 §. *Förfarande vid avlägsnande av växtlighet och markhinder.* Innan växtlighet eller markhinder avlägsnas från skydds- och frisiktsområden skall väghållningsmyndigheten i god tid innan arbetet inleds kontakta markägaren så att röjningen kan ske på ett sätt som orsakar så lite skada och olägenhet som möjligt. Markägaren kan också själv avlägsna växtligheten enligt väghållningsmyndighetens anvisningar, om parterna kommer överens om detta. Om åtgärderna berör flera fastigheter eller markägare skall saken kunngöras i enlighet med 108 §.

50 §. *Placeringen av smärre anordningar och konstruktioner.* Enligt 163 § markan-

vändnings- och bygglagen har fastighetens ägare och innehavare en skyldighet att tillåta att bl.a. trafikmärken och trafikordningar samt smärre delar av gatukonstruktionen placeras på deras område. När en landsväg finns inom ett detaljplaneområde är förhållandena de samma som för gator. I samband med anläggandet av en landsväg kan det på grund av markens beskaffenhet eller av andra oväntade skäl ibland bli nödvändigt att utsträcka en konstruktion vid landsvägen, t.ex. en stödmur eller vägslänt, delvis eller helt utför vägområdet. Dessutom kan det vara nödvändigt att få placera vägmärken där. Därför föreslås att när en landsväg anläggs skall ägaren eller innehavaren till en fastighet eller ett område tillåta att vägmärken eller andra trafikordningar eller smärre delar av landvägskonstruktionen placeras på fastigheten eller området. Bestämmelsen tillämpas både inom och utanför ett detaljplaneområde. I 1 mom. ingår en hänvisning till 163 § markanvändnings- och bygglagen, enligt vilken placeringen avgörs av kommunens byggnadstillsynsmyndighet, om överenskommelse om placeringen inte nås.

Frågor som gäller ersättningar för placeringen skall behandlas och avgöras vid en landsvägsförrättning, om överenskommelse inte kan nås om dem.

Det förfarande som avses i paragrafen skall gälla endast smärre delar av vägkonstruktionen. Åtgärderna får inte vara sådana att de t.ex. försvårar genomförandet av detaljplanen. Om en sådan åtgärd är nödvändig förutsetter den en ändring av vägplanen och detaljplanen.

51 §. *Snöskärm och uppläggning av snö.* Paragrafen motsvarar i huvudsak 49 § i den nuvarande lagen. Väghållningsmyndigheten skall ha rätt att direkt med stöd av lagen anlägga en snöskärm utanför vägområdet. Snöskärmen kan vara en tillfällig snöskärm som är beroende av det rådande snöläget eller också en fast skärm som finns kvar året om. Det är väghållningsmyndigheten som bedömer när det är nödvändigt att anlägga en snöskärm för att med hjälp av den kunna förhindra eller minska anhopningen av snö på landsvägen. Eftersom en fast snöskärm kan försvåra en normal användning av en fastighet föreslås att anläggandet av en snöskärm

på bebott område skall förutsätta tillstånd av fastighetsägaren. I detta sammanhang jämför fastighetens innehavare med fastighetsägaren. Med bebott område avses också endast en bebodd fastighet, om skärmen skulle finnas så nära bostaden att den påverkar boendet. Om fastighetsägaren inte ger något tillstånd kan kommunens byggnadstillsynsmyndighet bevilja tillståndet för en fast snöskärm, förutsatt att skärmen behövs för att hålla landsvägen i ett skick som tillfredsställer den allmänna trafiken och skärmen inte är till betydande förfång för fastigheten.

I 2 mom. föreslås att snö från landsvägen även får placeras utanför vägområdet. Bestämmelsen gäller endast underhållet av landsvägar, eftersom det är omöjligt att undvika att snö sprider sig utanför vägområdet vid plogning.

52 §. *Reklam och annonsering invid vägarna.* Enligt 36 § 1 mom. naturvårdslagen är det förbjudet att sätta upp utomhusreklam utanför detaljplaneområden. I 60 § i den nuvarande väglagen hänvisas till naturvårdslagen när det gäller uppsättande av affärsannonser utmed vägarna. Utomhusreklam sätts gärna upp i närheten av livligt trafikerade allmänna vägar. Enligt 36 § 4 mom. naturvårdslagen kan den regionala miljöcentralen bevilja undantag från förbudet mot utomhusreklam, om detta anses nödvändigt med tanke på trafik eller turism eller av någon annan liknande orsak. När det är fråga om ett undantagstillstånd för en planerad utomhusreklam i närheten av en allmän väg begär den regionala miljöcentralen ett utlåtande i saken av vägdistriktet som bedömer reklamen framför allt ur trafiksäkerhetssynvinkel.

Reklam invid vägarna kan leda till en överskådlig trafikmiljö och äventyra trafiksäkerheten. Reklamen kan skymma den fria sikten på ett vägavsnitt eller vid en anslutning och den kan medföra en risk för sammanblandning om den påminner om ett vägmärke eller en ljussignal. Reklam kan dessutom minska vägtrafikanternas uppmärksamhet eftersom den avleder uppmärksamheten från trafiken eller trafikstyrningen. Därför, och också med tanke på landskapet, är det i allmänhet nödvändigt att begränsa reklamen invid vägarna och styra den till lämpliga platser.

Reklam invid vägarna inverkar på trafiksäkerheten. Av denna orsak förslås att det i den föreslagna lagen tas in en bestämmelse om sådan utomhusreklam som är avsedd för vägtrafikanterna på en landsväg. Enligt 1 mom. skall dylik reklam invid vägarna vara förbjuden utanför ett detaljplaneområde, oberoende av om reklamen finns inom vägens skydds- eller frisiktsområde eller utanför dessa områden, om den är placerad så att omständigheterna visar att den är avsedd att väcka vägtrafikanternas uppmärksamhet. Reklam inom vägområdet förutsätter tillstånd av vägghållningsmyndigheten med stöd av 42 §. Dessutom skall reklam invid vägarna vara förbjuden på ett trafikområde som anvisats för en landsväg inom ett detaljplaneområde. De bestämmelser som avses i denna paragraf och som gäller reklam invid vägarna skall inte tillämpas om det inte finns någon landsväg inom trafikområdet.

Eftersom reklam invid vägarna är viktig med tanke på företagsverksamheten är det på motsvarande sätt som i den nuvarande naturvårdslagen befogat att möjliggöra undantag från ovan nämnda förbud. Miljöcentralernas rätt att bevilja undantag föreslås bli överförd på vägghållningsmyndigheten när det gäller reklam invid vägarna. När vägghållningsmyndigheten utnyttjar sin rätt att bevilja undantag skall den pröva undantagets nödvändighet i förhållande till trafiksäkerheten. Bestämmelserna om de aspekter som skall beaktas vid prövningen motsvarar bestämmelserna i naturvårdslagen. Vägghållningsmyndigheten kan bevilja undantagstillstånd om det med tanke på trafikinformation eller turism kan anses nödvändigt. Behovet av trafikinformation bedöms utgående från hur lätt det är att hitta målet för den som rör sig på vägen. Om det finns information om målet i enlighet med vägtrafiklagstiftningen föreligger det i allmänhet inte något behov av reklam invid vägen. Reklam som behövs med tanke på turism skall bedömas utgående från verksamheten, och då betonas möjligheterna att göra verksamheten känd. Behovet av en helhetsbedömning vid beviljande av undantagstillstånd accentueras av att det vid sidan av trafikinformation och turism är möjligt att beakta också andra skäl vid prövningen av nödvändigheten.

Enligt 36 § 2 mom. naturvårdslagen gäller förbudet beträffande utomhusreklam inte kallelser till sammanträden, informationsmöten, nöjeställningar eller andra sådana sammankomster och inte affischer som gäller val eller folkomröstningar. I en byggnad och dess närhet är det också tillåtet att annonsera om verksamhet som bedrivs på platsen och produkter som säljs där. En dylik annonsering skall trots förbudet i 1 mom. vara tillåten också utmed landsvägarna. Om detta föreskrivs i 2 mom.

Vid tillståndsprövningen samt vid den annonsering som avses i 2 mom. skall dessutom reklamens form och innehåll samt placering med hänsyn till miljön beaktas. Enligt 3 mom. skall reklamaffischerna och annonserna passa väl in i omgivningen, såsom i naturmiljön, den byggda miljön och trafikmiljön. Innan ett tillståndsärende avgörs skall väghållningsmyndigheten inhämta utlåtande av den regionala miljöcentralen och kommunen. Den regionala miljöcentralen skall enligt 6 § 2 mom. förvaltningsprocesslagen ha rätt att anföra besvär över det beslut om undantagstillstånd som avses i 1 mom. eftersom det ankommer på miljöcentralen att bevaka det allmänna intresset.

När det gäller reklam invid vägarna skall dessutom beaktas vad som i 6 § ordningslagen (612/2003) bestäms om reklam och kungörelser. Enligt lagrummet är det förbjudet att använda bländande eller vilseledande ljus som äventyrar den allmänna ordningen eller säkerheten eller sådan reklam som påminner om trafikregleringsanordningar eller annars äventyrar säkerheten.

I anslutning till beredningen av detta lagförslag kommer 36 § naturvårdslagen att ses över.

5 kap. **Förvärv av områden samt ersättningar**

53 §. *Landsvägsförrättning*. I paragrafen bestäms om fastighetsförrättningen i anslutning till landsvägar. Eftersom de allmänna vägarna enligt förslaget skall kallas landsvägar skall också fastighetsförrättningen kallas landsvägsförrättning. Vid denna förrättning inlöses de rättigheter som tillkommer väghållaren, fastställs ersättningarna och vidtas be-

hövliga fastighetstekniska åtgärder.

I fråga om förrättningsförfarandet och ersättningarna gäller vad som bestäms i inlösningslagen, om inte något annat följer av landsvägslagen. På grund landsvägsprojektens särdrag är det nödvändigt att meddela särskilda bestämmelser i 5 kap. landsvägslagen. Om det inte finns några specialbestämmelser, tillämpas inlösningslagen.

Enligt 12 § 1 mom. inlösningslagen utförs landsvägsförrättningen av en inlösningskommission, bestående av en förrättningsingenjör och två gode män. I syfte att förenkla förrättningsförfarandet föreslås att landsvägsförrättningen skall kunna verkställas utan gode män, om ingen av sakägarna i landsvägsförrättningen yrkar på detta och förrättningen inte gäller ersättningar. Förslaget motsvarar 61 § 3 mom. i den nuvarande lagen. En landsvägsförrättning utan gode män kan komma i fråga t.ex. i sådana fall som avses i 75 § 1 mom. då en gata eller en enskild väg har ändrats till allmän väg och även i övrigt, om överenskommelse har nåtts om ersättningarna.

54 §. *Inledande av landsvägsförrättning*. En godkänd vägplan berättigar enligt 26 § 1 mom. till inlösen av de områden och särskilda rättigheter som anges i vägplanen. På denna grund har väghållningsmyndigheten behörighet att ansöka om landsvägsförrättning. En vägplan skall enligt 107 § 1 mom. i förslaget kunna verkställas trots besvär och därför kan landsvägsförrättning sökas utan att det slutliga avgörandet av besvären behöver inväntas. Eftersom ett skriftligt samtycke av markägaren ersätter vägplanen när det är fråga om sådan förbättring av en landsväg som har ringa verkningar, söks landsvägsförrättning på basis av samtycket i dessa fall. Paragrafen motsvarar 61 § i den nuvarande lagen.

55 §. *Sakägare vid landsvägsförrättning samt ersättning av miljöskador*. Begreppet sakägare har inte definierats i inlösningslagen, men utgångspunkten är att sakägaren är den av vilken egendom inlöses. I 38 § inlösningslagen bestäms att om arbetstagare eller granne eller annan, av vilken egendom inte inlöses, lider till följd av inlösningsföretag för vars genomförande inlösningsföretaget sker betydande men eller skada, för vilken ersättning borde ha bestämts, om inlösnings-

hade gällt honom, kan sagda men eller skada på anfordran ersättas, om detta bör anses skäligt med hänsyn till förhållandena. Enligt vedertagen praxis har dylika personers ställning inte ansetts vara en sakägarställning. Vid allmänna vägförrättningar har sakägarställningen dock inte begränsats enbart till dem av vilka egendom inlöses, utan på basis av hur långt verkningarna av ett vägprojekt sträcker sig.

För att förfarandet vid en landsvägsförrättning skall vara enhetligt med förfarandet enligt inlösningslagen och annan fastighetsbildningslagstiftning föreslås att sakägaren vid en landsvägsförrättning definieras i enlighet med 17 § 1 mom. fastighetsbildningslagen. Sakägare vid en landsvägsförrättning är därmed sökanden och andra personer vars rätt direkt berörs av förrättningen. Sakägare är alltså i allmänhet den av vilken egendom inlöses eller i vars egendom det på annat sätt ingrips, men det kan på grund av de vidsträckta verkningar som landsvägsprojekten ofta har också vara fråga om någon som inte överlåter egendom. För tydlighetens skull och för att det skall vara möjligt att i landsvägsärenden bibehålla den nuvarande omfattande möjligheten att på basis av vägens verkningar framställa krav vid landsvägsförrättningen, konstateras i 1 mom. att för olägenhet eller skada som anläggandet eller användningen av vägen medför kan bestämmas ersättning utan hinder av 38 § inlösningslagen. När ersättningarna bedöms och fastställs skall sådana personer av vilka egendom inte inlöses vara i samma ställning vid landsvägsförrättningen som de personer av vilka egendom inlöses eller i vilkas egendom det i övrigt görs ingripanden. Eftersom ersättningen för de fastigheter från vilka det inte överläts områden för vägändamål bäst kan utredas på initiativ av den som kräver ersättning skall en dylik ersättning till skillnad från officialprincipen särskilt krävas vid landsvägsförrättningen.

I informationssyfte föreslås i 2 mom. en hänvisning till lagen om ersättning för miljöskador (737/1994). Enligt lagens 12 § skall vid ett förfarande enligt lagen om allmänna vägar om bestämmande av ersättning för miljöskador tillämpas vad lagen om ersättning för miljöskador bestämmer om ersättnings-

skyldighet och grunder för bestämmande av ersättning.

56 §. *Besittningstagande*. I paragrafen bestäms om tagande av vägområden och övriga områden i besittning. I enlighet med den nuvarande lagen skall besittningstagandet vara oberoende av betalningen av ersättningar. Besittningstagandet förutsätter en tillträdesyn vid vilken den egendom som tas i besittning utreds. Synen förrättas i samband med landsvägsförrättningen. Besittningstagandet kan ske i samband med tillträdesynen eller vid en senare tidpunkt som fastställs vid tillträdesynen. När ett område har tagits i besittning anses vägarbetet ha inletts på området. De områden som i vägplanen anvisats för nya anslutningar och enskilda vägar tas i väghållarens besittning endast tillfälligt till dess att den nya anslutningen och den enskilda vägen har byggts. Vid denna tidpunkt återgår besittningen av dessa områden till fastighetsägarna. I samband med besittningstagandet får väghållaren rätt att använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i vägplanen utan hinder av annan rättighet som hänför sig till fastigheten.

Förlorar sakägare med anledning av besittningstagandet sin bostad eller försvåras idkande av näring eller utövande av yrke i enlighet med 57 § 2 mom. inlösningslagen, kan vid landsvägsförrättningen bestämmas, på yrkan av sakägaren, att besittningstagandet för detta vidkommande uppskjuts så, att besittningstagandet får ske tidigast när en tidsperiod på tre månader förflutit sedan förskottsersättning betalades till sakägaren eller, om inlösningen sker vid två olika förrättningar, sedan ersättning för den första förrättningen betalades. I övrigt sker besittningstagandet på normalt sätt. Om en dylik uppskjutning av besittningstagandet bestäms i 2 mom.

När det är fråga om sådana projekt för förbättring av en landsväg som har ringa verkningar skall ett skriftligt samtycke av markägaren ersätta vägplanen i enlighet med 21 §. Samtycket kan också innehålla ett avtal om ersättningar, besittningstagande och andra omständigheter som eventuellt hänför sig till vägprojektet. I dessa fall sker besittningstagandet enligt avtal som en åtgärd som vidtas

av markägaren och väghållningsmyndigheten tillsammans. I 3 mom. föreslås en bestämmelse om avtalsgrundat besittningstagande. Ett dylikt besittningstagande skall ha alla de rättsverkningar i anslutning till besittningstagande som anges i 1 mom., om inte något annat uttryckligen har överenskommit. Sedan ett avtalsbaserat besittningstagande ägt rum skall väghållningsmyndigheten utan dröjsmål ansöka om landsvägsförrättning.

I 4 mom. bestäms om avlägsnande av egendom från ett område som tagits i besittning, om överenskommelse inte kan nås om detta. Bestämmelsen motsvarar 67 § i den nuvarande vägförordningen.

57 §. *Fastställande av föremålet för inlösen samt uppkomst av äganderätt till vägområdet.* Landsvägsförrättningen baserar sig på vägplanen eller, vid vägförbättring som bedöms ha ringa verkningar, på ett skriftligt samtycke av markägaren. På basis av dessa fastställs i slutet av landsvägsförrättningen föremålet för inlösen i ett beslut om inlösen. Om den slutliga placeringen eller omfattningen på föremålet för inlösen inte har fastställts vid landsvägsförrättningen eller om t.ex. vägområde behövs i mindre utsträckning än vad som anvisats i vägplanen skall föremålet för inlösen fastställas enligt väghållningsmyndighetens anvisningar. Av särskilda skäl kan man vid fastställandet av föremålet för inlösen avvika från vägplanen, t.ex. om det behövs mera vägområde eller om det för fastigheten behöver grundas någon rätt som inte nämns i vägplanen. En förutsättning för dylika avvikelser är att ägaren till den fastighet som är föremål för åtgärden godkänner förfarandet vid förrättningsmötet eller ger sitt skriftliga samtycke därtill. En förutsättning är också att åtgärdens verkningar bedöms vara högst försumbara.

Om landsvägsförrättningen enligt 75 § 2 mom. gäller bestämmande av gränsen för en befintlig landsväg fastställs föremålet för inlösen enligt 5 § 3 mom. så, att det sträcker sig två meter från yttre kanten av diket eller, där dike saknas, från vägslänten eller vägskärningen. Den slutliga platsen för vägområdets gräns fastställs vid behov enligt väghållningsmyndighetens anvisningar, när det med tanke på väghållningen är ändamåls-

enligt med ett smalare vägområde. Om det behövs mera landsvägsområde förutsätter detta samtycke av markägaren på ovan beskrivet sätt eller upprättande av en vägplan. Fastställandet av föremålet för inlösen när det gäller ett biområde baserar sig vid en landsvägsförrättning enligt 75 § 2 mom. på vägplanen eller på ett beslut om inrättande av ett biområde som länsstyrelsen fattat med stöd av den tidigare lagstiftningen.

Enligt 2 mom. skall ett område som fastställts som vägområde övergå i väghållarens besittning efter att beslutet om inlösen vunnit laga kraft, om inte väghållaren sedan tidigare äger området på basis av en tidigare inlösen eller ett tidigare fastighetsköp.

58 §. *Grundande av vägrätt.* Enligt 57 § 2 mom. skall vägområdena övergå i väghållarens ägo sedan beslutet om inlösen vunnit laga kraft. I synnerhet i sådana fall då andra än väghållningsändamål hänför sig till vägområdet är det ändamålsenligt att i stället för äganderätt för väghållaren grunda en permanent särskild rätt som nyttjanderätt som i enlighet med den nuvarande lagen skall ha namnet vägrätt. Vägrätten skall vara bestående i kraft till dess landsvägen upphör eller dras in och landsvägen har alla de rättverkningar som avses i den föreslagna lagen. Vägrätten skall vara bestående också när den fastighet som vägrätten hänför sig till byter ägare.

Därför föreslås att när en landsväg löper i en tunnel, på en fördämning, på en betongplatta eller en väg täcks med en betongplatta eller en bro byggs för vägen, skall vid landsvägsförrättningen grundas vägrätt till vägområdet enligt vad som anges i vägplanen. På samma sätt går man till väga när det i en plan med rättsverkningar har anvisats byggande på övre eller undre sidan av vägen. När det genom en ändring av en plan anvisas byggande på ett befintligt vägområde, skall en vägplan upprättas också i sådana fall då det till vägområdet anvisas en vägrätt och eventuella andra regleringar som beror på byggande. Byggande på vägområdet för andra ändamål än vägändamål skall bli möjlig genom att vägrättens omfattning fastställs i vägplanen. Eftersom det är fråga om arbete på övre eller undre sidan av vägområdet kräver det ett sådant tillstånd av väghållnings-

myndigheten som avses i 42 §. När det i vägplanen anvisats att en landsväg skall vara belägen på en betongplatta, på en fördämning eller på en bro är det ändamålsenligt att med tanke på områdena och egendomen under vägen grunda vägrätten i begränsad omfattning. Den rätt som tillkommer vägghållaren begränsar då ägarens rätt i så liten utsträckning som möjligt. Det är inte ändamålsenligt att grunda äganderätt till ett vattenområde under en bro. För att fastighetssystemet alltså skall vara tydligt när det uppkommer överlappande rättigheter föreslås att när en landsväg dras över ett område som ligger inom en inlösningsenhet som besitts av någon annan än vägghållningsmyndigheten, t.ex. ett järnvägsområde, skall i stället för äganderätt grundas vägrätt till landsvägen.

Enligt 2 mom. skall en sådan vägrätt grundas till biområdet som en användning av biområdet för sitt ändamål förutsätter. Vägghållaren får vägrätt till biområdet när beslutet om inlösen har vunnit laga kraft.

I 3 mom. ges närmare bestämmelser om vägrättens innehåll. Vägrätten är till för användningen av ett väg- eller biområde. I detta hänseende är den en obegränsad rätt, trots att faktiskt utnyttjande av den, t.ex. tagande av marksubstanser, regleras genom tillståndsbestämmelser i speciallagstiftningen. Likaså skall vägrättens omfattning på fastigheten vara obegränsad inom väg- och biområdets gränser och jämförbar med ägarens rätt. I vägplanen kan meddelas närmare bestämmelser i saken, t.ex. genom en begränsning av vägrättens omfattning i djupgående riktning eller genom någon annan begränsning av vägrättens omfattning. Vägrätten skall vara en med servitut jämförbar nyttjanderätt som på samma sätt som i den nuvarande lagen inte dras av från fastighetens ägoareal. Det område den hänför sig till skall inte längre antecknas som en annan registerenhet i fastighetsregistret.

59 §. *Upphörande av rättigheter.* För tydlighetens skull föreslås i 1 mom. att när en vägghållare på ovan beskrivet sätt får ägande eller vägrätt till ett väg- eller biområde förfaller inteckningar och övriga särskilda rättigheter som hänför sig dessa områden direkt med stöd av lagen. Förslaget motsvarar den nuvarande lagen. Med särskilda rättigheter

förstås här de särskilda rättigheter som avses i både 2 § 2 mom. inlösningslagen och 14 kap. 1 § jordabalken. En dylik särskild rättighet kan dock undantagsvis hållas i kraft. Detta förutsätter att den särskilda rättigheten eller utövandet av den inte äventyrar trafiksäkerheten eller är till förfång för vägghållningen. En särskild rättighet som hålls i kraft får inte heller äventyra fastighetssystemets klarhet. Saken avgörs vid en landsvägsförrättning.

60 §. *Utloppsdiken.* Med utloppsdike avses ett dike som behövs för att hålla landsvägen torr och som leder torrlägningsvattnet från vägens sidodiken till vattendrag utanför vägområdet. Ett utloppsdike kan vara nödvändigt också för torrläggning av ett biområde. Bestämmelsen om utloppsdiken motsvarar 76 § i den nuvarande lagen. I vägplanen anges utloppsdikenas läge, och de områden som behövs för dem tas i besittning i samband med annat besittningstagande eller separat. För vägghållaren grundas vid landsvägsförrättningen servitutsrätt till ett område som anvisats för utloppsdike.

På låglänt och sank mark kan anläggande av ett utloppsdike beröra många fastigheter och medföra ett behov av gemensam dikning. I dylika fall kan dikningen innebära mycket arbete och kräva särskild sakkunskap. Därför föreslås att dikningsfrågan i dessa fall kan överföras från landsvägsförrättningen till en dikningsförrättning. Beslutet om överföringen fattas vid landsvägsförrättningen. Överföringen får besvär inte anföras särskilt med stöd av 89 § 2 mom. inlösningslagen. Vid dikningsförrättningen bestäms om den gemensamma dikningsskyldigheten, underhållet av diket och ersättningarna. Vid dikningsförrättningen är det möjligt att göra mindre avvikelser från det läge för diket som anges i vägplanen, om detta är nödvändigt för att dikningen skall kunna genomföras. Bestämmelser om överföring av en dikningsfråga ingår i 2 mom.

När ett utloppsdike har anlagts skall de skador och olägenheter som det senare föranleder fastställas enligt vattenlagen och inte enligt landsvägslagen. Om detta föreskrivs i 3 mom.

61 §. *Märkning av skydds- och frisksområden.* För att fastighetssystemet skall vara

tydligt och tillförlitligt föreslås att de skydds- och frisiktsområden som hänför sig till en fastighet skall märkas ut på förrättningskartan och vid behov i terrängen. I fastighetsregistret skall det göras en anteckning om skydds- och frisiktsområdet för fastigheten i fråga. Anteckningarna skall vara informativa på så sätt, att anteckningarna eller bristen på dem inte medför rättsverkningar, eftersom skydds- och frisiktsområdena och rättsverkningarna av dem grundar sig på lagen. I syfte att fastställa gränsen för en befintlig landsvägs skydds- eller frisiktsområde kan en separat landsvägförrättning hållas i enlighet med 75 § 2 mom.

62 §. *Behandling av inlösen vid två förrättningar.* Enligt den nuvarande lagen behandlas den allmänna vägförrättningen i enlighet med förrättningsförordnandet som en helhet. När förrättningen gäller ett stort vägprojekt och många fastigheter kan förrättningen dra ut på tiden. I dylika fall kan markägarna bli tvungna att vänta länge på ersättningarna, trots eventuella förskottsersättningar. Vid den allmänna vägförrättningen har det inte heller varit möjligt att under förrättningen besluta om något ersättningsärende slutligen så, att det skulle vara möjligt att söka ändring i det medan förrättningen pågår. Därför föreslås att en inlösen som avses vid landsvägförrättningen och som överensstämmer med förrättningsförordnandet skall kunna delas upp på två förrättningar. Eftersom förfarandet inverkar på förrättningskostnaderna sker det på väghållningsmyndighetens initiativ och beslutet fattas av den förrättningsingenjör som verkställer landsvägförrättningen. Ändring i ett dylikt beslut får enligt 87 § inte sökas särskilt. En förutsättning för ett dylikt förfarande är att det på grund av antalet eller arten av de ärenden som skall avgöras vid förrättningen eller av andra särskilda skäl kan anses ändamålsenligt att dela upp förrättningen. Förfarandet innebär att fastställandet och utbetalningen av ersättningar blir snabbare i sådana fall då det är möjligt att tillförlitligt konstatera förlusterna redan i början av förrättningen. Dessa skall vara oberoende av när vägprojektet färdigställs. Dylika ersättningar är framför allt ersättningarna för föremål.

När den första förrättningen avslutas skall

en besväransvisning ges. Förrättningsingenjören skall sedan å tjänstens vägnar fortsätta med inlösen vid den andra landsvägförrättningen utan att sakägarna särskilt behöver ansöka om detta. Vid denna andra förrättning behandlas och avgörs alla ännu oavgjorda inlösningsärenden. Trots att den första inlösningsförrättningen har vunnit laga kraft skall vid den andra förrättningen också behandlas sådana ändringar i föremålet för förrättningen som uppkommit sedan den första förrättningen avslutades, t.ex. om det område som inlöstes i samband med anläggandet av vägen har blivit mindre eller större. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom.

63 §. *Ågoreglering.* Anläggandet av en landsväg leder ofta till en splittring av ägorna, vilket försvårar en effektiv och lönande användning av dem. På grund av fastighetsindelningen är det omöjligt att undvika en splittring av ägorna i vägprojekten. Därför är det nödvändigt att meddela bestämmelser om ågoregleringarna. Förslagen motsvarar i huvudsak 65 § i den nuvarande lagen.

Enligt 1 mom. skall nödvändigheten av ågoregleringar på tjänstens vägnar utredas vid en landsvägförrättning. Om förrättning av nyskifte i enlighet med 68 § 2 mom. fastighetsbildningslagen har inletts vid tidpunkten för landsvägförrättningen skall frågor som gäller ågoregleringen behandlas vid denna förrättning av nyskifte. På denna tillämpas utöver bestämmelserna i fastighetsbildningslagen också bestämmelserna i 82 § inlösningslagen och 64—67 § i den föreslagna lagen.

I 2 mom. ingår bestämmelser om ågoregleringsåtgärderna. Den primära åtgärden är ett ägobyte mellan fastigheterna, dvs. byte av ett område mot ett annat. I andra hand, dvs. om ägobyte inte kan genomföras på lämpligt sätt, är det möjligt att överföra ett område från en fastighet till en annan mot vederlag i pengar. Vederlaget i pengar skall vara ett fullt vederlag för den erhållna ägoarealen i enlighet med ersättningsgrunderna i inlösningslagen. Dessutom föreslås att tidigare vägområden jämställs med fastigheter vid ågoregleringar.

I 3 mom. hänvisas till bestämmelserna 59, 65 och 66 § fastighetsbildningslagen, vilka gäller ägobyten och överföring av områden.

Dessa bestämmelser skall gälla, om inte något annat följer av bestämmelserna i den föreslagna lagen.

64 §. *Förutsättningar för ägoreglering.* I paragrafen bestäms om de särskilda och allmänna förutsättningarna för ägoregleringar. I 1 mom. anges de fall då en ägoreglering kan företas vid en landsvägsförrättning. För tydlighetens skull är de olika fallen uppdelade på fyra olika punkter. I 1 punkten är det fråga om ett typiskt fall då ägoreglering anses nödvändig för att avhjälpa en sådan störande splittring av ägorna som vägen orsakar. Enligt 2 punkten är ägoreglering möjlig om landsvägen har skurit av en vägförbindelse till en fastighet och ägoregleringen kan avlägsna eller betydligt minska de kostnader eller ersättningar som föranleds av att en ny vägförbindelse anordnas. I synnerhet när anslutningar från en enskild väg till en motorväg eller motortrafikled eller en nationellt viktig stoväg inte kan tillåtas, medför anläggandet av nya vägförbindelser och därpå följande omvägar och avstånd betydande olägenheter. Enligt 3 punkten är ägoreglering möjlig om ägobyttet eller överföringen av området till en fastighet är särskilt viktiga med tanke på förbättrandet av fastighetens användbarhet, t.ex. med tanke på säkerställandet av byggmöjligheterna i sådana fall då fastigheten gränsar till landsvägen eller annars berörs av de bestämmelser om skydds- eller frisiktsområden som begränsar användningen av fastigheten. Enligt 4 punkten är ägoreglering möjlig om någon del av en ekonomienhet på grund av anläggandet av landsvägen blir avskilt och områdets ägare inte längre kan använda det på ett ändamålsenligt sätt. Ett dylikt område kan överföras till någon annan fastighet om detta gagnar användningen av den andra fastigheten. En förutsättning för ett dylikt förfarande är dessutom att det område som skall överföras är av ringa värde både ur överlåtarens och mottagarens synvinkel.

I 2 mom. anges ytterligare förutsättningar för ägoregleringar. Enligt 1 punkten förutsätter en ägoreglering enligt 1 mom. 1 punkten att en betydande förbättring av fastighetsindelningen uppnås. Därmed gagnar ägoregleringarna också de offentliga behoven av ett tydligt fastighetssystem. Enligt 2 punkten är

det en allmän förutsättning för alla ägoregleringar att de inte medför betydande olägenhet för någon. Regleringen får inte medföra olägenhet för de fastighetsägare som omfattas av regleringen och inte heller för någon annan, t.ex. arrendatorn eller grannen. Det föreslås alltså i bestämmelsen att olägenhetsgraden sänks från den avsevärda olägenhet som nämns i nuvarande lag till betydande olägenhet. På det här sättet skulle man förbättra förutsättningarna för att genomföra ägoregleringar jämfört med den nuvarande situationen. Dessutom får ägoregleringarna inte försvåra genomförandet av detaljplanen. Om detta föreskrivs i 3 punkten.

Eftersom man med ägoregleringarna försöker avlägsna eller minska de menliga följderna av landsvägen och förbättra fastigheternas användbarhet och fastighetsindelningen, föreslås i enlighet med den nuvarande lagen att det skall vara möjligt att genomföra ägoregleringar vid landsvägsförrättningen utan samtycke av ägaren till fastigheten i fråga. Eftersom fastighetens värde som säkerhet i allmänhet inte sjunker till följd av ägoregleringarna eller, om så i undantagsfall skulle ske, i mycket liten utsträckning, förutsätter ägoregleringarna inte heller samtycke av en innehavare av panträtt eller annan särskild rättighet som hänför sig till fastigheten. Med en särskild rättighet avses här, liksom ovan i 59 §, den särskilda rättighet som avses i 2 § 2 mom. inlösningslagen och 14 kap. 1 § jordabalken. Om regleringar som gäller pantfordringar och särskilda rättigheter föreskrivs i 65 § fastighetsbildningslagen.

65 §. *Avtal om ägoreglering.* För att behövlig flexibilitet skall gå att garantera i ärenden som gäller ägoreglering föreslås i enlighet med nuvarande lag att det vid en landsvägsförrättning även i andra fall än de som nämns i 64 § 1 mom. kan göras ägoregleringar som förbättrar fastighetsindelningen, om ägarna till sakägarnas fastigheter kommer överens därom. Dylika avtalsbaserade ägoregleringar får dock inte åsamka någon betydande olägenhet och de får inte försvåra genomförandet av detaljplanen.

66 §. *Ersättningar vid ägoregleringar.* Vid ägoregleringar kan områdenas värde avvika från varandra ur den överlåtande och den mottagande fastighetens synvinkel. Ett om-

råde kan t.ex. enligt överlåtaren vara åker, medan det enligt den mottagande fastighetens ägare är skogsmark, som har ett lägre värde än åkermark. Eftersom ägoregleringen är en följd av anläggandet av en landsväg skall väghållaren som den som löser in området vid landsvägsförrättningen åläggas att ersätta den skillnad i områdenas värde som i dylika fall uppstår. Bestämmelser om detta ingår i denna paragraf.

67 §. *Utvidgning av inlösen.* Om det genom ägoreglering inte är möjligt att avlägsna eller väsentligen lindra en betydande olägenhet som vägprojektet orsakar fastigheten, skall väghållaren betala ersättning för olägenheten. Om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten kan han vid landsvägsförrättningen kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den. Inlösen kan komma i fråga när fastigheten eller en del av den, t.ex. ett separat skifte, inte kan användas för nuvarande ändamål till följd av vägprojektet.

I 2 mom. bestäms om väghållarens inlösningsrätt. För att fastighetssystemet skall vara tydligt och för att undvika oskäligen ersättningar för olägenheter skall väghållaren ha rätt att lösa in en sådan fastighet eller del av den som isolerats av landsvägen, om kostnaderna för en ny vägförbindelse eller ersättningen för olägenheterna till följd av försvärad trafik vore anmärkningsvärt stora i jämförelse med området värde. Både 1 och 2 mom. motsvarar den nuvarande lagen.

Enligt 3 mom. bildas av de områden som löses in enligt 1 och 2 mom. inlösningsenheter som kommer i väghållarens ägo. I momentet hänvisas till 49 a § inlösningslagen, i vilken det ingår närmare bestämmelser om bildande av inlösningsenheter.

68 §. *Utvidgning av inlösen inom detaljplaneområde.* Paragrafen motsvarar 67 § i den nuvarande lagen. Ordalydelsen i paragrafen har moderniserats så, att den stämmer överens med markanvändnings- och bygglagen.

69 §. *Reglering avseende enskilda vägar.* I vägplanen anges platsen för enskilda vägars anslutningar och enskilda vägförbindelser till dessa anslutningar. Väghållningsmyndigheten svarar för anläggandet av anslutningar och enskilda vägar och överlåter dem till an-

vändarna när de är klara och när en överlåtelse är ändamålsenlig med tanke på anläggandet av vägen. Vid en landsvägsförrättning behandlas och avgörs dessa ärenden som gäller enskilda vägar och också övriga ärenden som enligt lagen om enskilda vägar skall behandlas vid en vägförrättning, t.ex. vilka som är delägare i en väg och hur väghållningsskyldigheten fördelas mellan delägarna. Om detta föreskrivs i 1 mom.

Enligt 2 mom. kan en landsvägsförrättning på väghållningsmyndighetens begäran utvidgas till en lokal vägförrättning enligt 38 c § lagen om enskilda vägar, varvid en enskild väg kan regleras i större utsträckning än vad som föreslås i vägplanen. På lokala vägförrättningar tillämpas bestämmelserna om dem i lagen om enskilda vägar, och dessutom avgörs ersättningar för anslutningsförbud enligt 72 § i den föreslagna lagen vid sådana förrättningar. På dessa förrättningar tillämpas också bestämmelserna om intressebevakning och rättshjälp i 82 § inlösningslagen.

70 §. *Avtal om ersättning.* Vid landsvägsprojekt är det vanligt, och i synnerhet när det gäller särskilda objekt som bebyggda fastigheter är det huvudregel, att väghållningsmyndigheten försöker avtala om ersättningar. Avtalet ingås ofta i form av ett fastighetsköp. För att förfarandet med landsvägsförrättningar skall kunna hållas smidigt och ett snabbt förfarande med avtalade ersättningar säkerställas föreslås, precis som i den nuvarande lagen, att sakägarnas avtal om ersättningar inte behöver underställas inlösningskommissionen. I 1 mom. föreslås dessutom en bestämmelse som gör att ingångna avtal gäller även nya ägare till fastigheten. Också denna bestämmelse följer den nuvarande lagen.

Enligt 2 mom. bildas en inlösningsenhet av ett landsvägsområde som genom överlåtelse, t.ex. fastighetsköp, kommit i väghållarens ägo. Om en överlåtelse omfattar också området utanför vägområdet, vilket ofta är fallet när väghållningsmyndigheten köper en hel fastighet, bibehåller dessa områden sin tidigare beskaffenhet och omfattas således också av lagfartsskyldigheten. Beroende på situationen kan en ovan nämnd inlösningsenhet anslutas till en inlösningsenhet som väghållaren redan äger eller till en inlösningsenhet som skall bildas. Det vore i regel motiverat

att ansluta enheter till varandra i syfte att minska antalet inlösningsenheter. I fråga om upphörande eller hållande i kraft av inteckningar och övriga särskilda rättigheter gäller vad som bestäms i 59 §, till vilken hänvisas i momentet. Om rättigheter som förfaller vållar innehavaren av rättigheterna skada, skall väghållaren ersätta skadan. Den skada som en inteckningsborgenär vållas framgår när panträtten realiserats. Nås ingen överenskomst om skadestånd, avgörs ärendet vid en landsvägsförrättning. Om detta föreskrivs i 3 mom.

71 §. *Ersättning för skydds- och frisiktsområden.* I 44—46 § föreslås att markägarens rätt att anlägga en landsväg på skydds- och frisiktsområden begränsas. När anläggandet i dessa fall förbjuds eller begränsas på grund av ett viktigt allmänt intresse, t.ex. trafiksäkerheten, leder det inte till ersättningsskyldighet. Då inskränkningar i fråga om skydds- eller frisiktsområden i dessa fall första gången träder i kraft på fastigheten har markägaren likväl rätt till ersättning i de fall som närmare anges i denna paragraf. Väghållaren är skyldig att ersätta en skada, t.ex. om ett bygge som bestämmelserna om skydds- eller frisiktsområden förbjuder har lett till kostnader som senare har visat sig vara till ingen nytta. För olägenheter betalas ersättning bara i exceptionella fall då olägenheten kan bedömas vara betydande, t.ex. om möjligheten att bygga förhindras eller avsevärt försvåras. I 1 mom. tas med en bestämmelse som avser dessa fall och som huvudsakligen motsvarar 70 § i den nuvarande lagen.

I 2 mom. föreskrivs att fastighetens ägare har rätt att få ersättning av väghållaren för egendom, t.ex. växtlighet, som avlägsnas från skydds- och frisiktsområdet liksom även för att egendom avlägsnas eller flyttas eller ändringar utförs enligt 48 § 2 mom.

72 §. *Ersättning för anslutningsförbud.* Om användningen av en enskild vägs befintliga anslutning till en landsväg förbjuds, skall en ny vägförbindelse samtidigt anvisas i vägplanen. När regleringen av anslutningar baserar sig på ett viktigt allmänt intresse skall man i viss mån utan ersättning utstå de olägenheter som dessa nya arrangemang orsakar. Därför föreslås att markägaren skall vara berättigad till ersättning av väghållaren för de

olägenheter markägaren orsakas bara i de fall då anslutningsförbudet bedöms föranleda betydande olägenhet vid nyttjandet av en fastighet som tidigare haft anslutning till en landsväg. Det blir således relativt sällan aktuellt med ersättning för olägenhet. Förslaget motsvarar huvudsakligen 72 § i den nuvarande lagen, bara med den ändringen att tröskeln för ersättning för olägenhet är betydande olägenhet i stället för betydande men, som i den nuvarande lagen.

73 §. *Ersättning för undersökning och vissa andra åtgärder.* I paragrafen föreskrivs på samma sätt som i den nuvarande lagen om markägarens rätt till ersättning i de fall då väghållningsmyndigheten med stöd av den föreslagna lagen har rätt att använda fastigheten för ett visst ändamål. Skada eller olägenhet som orsakas av sådan användning skall ersättas. I paragrafen avses utredningsarbete som utförs på fastigheten, ordnande av tillfällig förbindelseväg på någon annans mark och nyttjande av en sådan väg, placering av smärre anordningar eller konstruktioner, uppsättande av en tillfällig eller fast snöskärm eller uppläggning av snö i samband med underhållsarbete.

74 §. *Övriga ersättningar och landsvägsförrättning avseende ersättningar.* Vid landsvägsförrättning bestäms ersättningen med iakttagande av principen om full ersättning enligt 29 § inlösningslagen. Ersättningen består av ersättning för föremål och ersättning för men samt av skadestånd. Ersättningsgrunderna framgår av inlösningslagen. I stället för eller som komplement till bestämmelserna i den meddelas särskilda bestämmelser i landsvägslagen. När en ersättningsfråga har behandlats och avgjorts vid en landsvägsförrättning innebär det också att ersättningsfrågan är slutligt avgjord. För att tillräcklig smidighet skall gå att garantera föreslås i 1 mom. att fastighetens ägare är berättigad till ersättning av väghållaren om anläggandet eller nyttjandet av en landsväg vållar en fastighet annan skada eller olägenhet än vad som avses i 5 kap. i denna lag. En allmän förutsättning för ersättningsskyldighet är att anläggandet eller nyttjandet av landsvägen kränker någons rättsligt skyddade ställning som är knuten till fastigheten. Att rekreativvärden baserade på allemansrätten

går förlorade eller minskar ger inte anledning till ersättning. En rättsligt skyddad ställning kan inte grunda sig på en landsvägs existens. Således är t.ex. den förlust av affärsinkomster som företagsverksamhet vid en landsväg lider av att landsvägen upphör eller dras in eller en ny vägförbindelse byggs inte en sådan förlust som väghållaren skall ersätta. En allmän förutsättning för ersättning är också att förlusten kan påvisas objektivt och värderas ekonomiskt, t.ex. som en minskning av fastighetens värde.

I 1 mom. föreslås vidare att ett sådant här ersättningsärende skall behandlas och avgöras vid en landsvägsförrättning, om överenskommelse inte kan nås. Väghållningsmyndigheten eller den som yrkar ersättning kan ansöka om landsvägsförrättning. Genom förslaget kanaliseras alla ersättningsärenden av detta slag till en landsvägsförrättning, som är sakkunnigmyndighet i ersättningsfrågor och vars lagfästa förfarande uppfyller villkoren för rättsskydd. Ändring i beslut av landsvägsförrättningen kan sökas hos jorrdomstolen.

När det gäller en ersättnings- eller inlösningsfråga som avses i den föreslagna lagen och som inte hänför sig till anläggandet eller nyttjandet av en landsväg, kan landsvägsförrättning företas också för att lösa en sådan fråga. Detta gäller i synnerhet de fall som avses i 73 §. En ersättningsfråga kan också vara av det slaget att beslut kan fattas först sedan landsvägsförrättningen har avslutats, antingen för att frågan har kommit upp vid landsvägsförrättningen men ännu inte har kunnat avgöras där eller för att ersättningsfrågan kommer upp när förrättningen redan har avslutats. Väghållningsmyndigheten och den som yrkar ersättning kan ansöka om sådan landsvägsförrättning.

75 §. *Landsvägsförrättning i särskilda fall.* I paragrafen föreskrivs om särskilda landsvägsförrättningar. Enligt 1 mom. skall väghållningsmyndigheten ansöka om landsvägsförrättning när en enskild väg eller gata har ändrats till landsväg enligt vägplanen. Med tanke på fastighetssystemets och väghållningens tydlighet bör man ansöka om landsvägsförrättning genast när vägplanen har blivit godkänd. Vid förrättningen är det vanligen inte fråga om ersättningar enligt 84 § 2 mom. Likaså bör det ansökas om landsvägs-

förrättning när en landsväg eller ett biområde dragits in.

I 2 mom. föreskrivs om landsvägsförrättning i syfte att bestämma gränsen för en landsväg eller ett biområde eller för en landsvägs skydds- eller frisksområde. Då gränsen för ett biområde finns noggrant angiven i vägplanen har det i regel inte förekommit några oklarheter i fråga om gränserna för ett sådant område. Bestämmelsen gäller närmast de landsvägar enligt 5 § 3 mom. där vägområdets gränser inte har fastställts vid fastighetsförrättning. I syfte att få gränsen fastställd kan väghållningsmyndigheten eller fastighetsägaren, i fråga om sin egen fastighet, ansöka om landsvägsförrättning. För att anhängiggöra en förrättning i syfte att fastställa en sådan gräns krävs ingen vägplan eller, alternativt, skriftligt samtycke av markägaren, om avsikten inte är att inleda någon vägförbättring som kräver att avståndet enligt 5 § 3 mom. överskrids. Vid dessa förrättningar avsedda att fastställa gränser kan ersättning bestämmas för det område och den växtlighet som markägaren har förlorat på grund av breddningen. Inga andra ärenden behandlas vid förrättningen. Landsvägsförrättning kan företas också i syfte att bestämma gränserna för ett skydds- eller frisksområde, och då kan också ersättningen för egendom som har avlägsnats från de nämnda områdena behandlas, såvida ingen överenskommelse har träffats i frågan.

Med tanke på fastighetssystemets tydlighet är det viktigt att väghållarens äganderätt till ett vägområde på ett ändamålsenligt sätt kan behandlas som en inlösningsenhet. Väghållaren äger ett stort antal befintliga landsvägsområden till följd av fastighetsköp, eftersom väghållningsmyndigheten har köpt fastigheter och outbrutna områden för vägändamål. Därför föreslås i 3 mom. att ett sådant område vid landsvägsförrättning kan överföras till ett landsvägsområde som utgör inlösningsenhet. För överföringen gäller i tillämpliga delar vad som föreskrivs om styckning. Den del av fastigheten som ligger utanför landsvägsområdet bibehåller sin tidigare beskaffenhet. En bestämmelse om detta föreslås i 3 mom.

76 §. *Värdetidpunkt och beaktande av förändringar i den allmänna prisnivån.* Vid landsvägsförrättningar är besittningstagandet

av områden och rättigheter oberoende av bestämmandet av ersättningar. Vid tidpunkten för besittningstagandet får väghållaren rätt att använda områdena för det ändamål som anges i vägplanen. Därför skall den egendom som inlöses vid en landsvägsförrättning värderas enligt dess beskaffenhet och värde vid tidpunkten för besittningstagandet. Denna tidpunkt kallas enligt 1 mom. för värdetidpunkt. Den som överlåter egendomen får räkna sig till godo en uppgång som sker i den allmänna prisnivån mellan värdetidpunkten och den tidpunkt då ersättningen bestäms. Har förskottsersättning bestämts skall skillnaden mellan den slutliga ersättningen och förskottsersättningen anpassas enligt uppgången i den allmänna prisnivån. Om detta föreskrivs i 2 mom.

77 §. *Värdetidpunkt i särskilda fall.* Efter som det vid landsvägsförrättningar enligt 74 och 75 § inte förekommer något egentligt besittningstagande som påverkar ersättningarna och inga förskottsersättningar bestäms, föreslås att värdetidpunkten i dessa fall är den tidpunkt då förrättningen avslutas.

78 §. *Fastställande av ersättningstagare.* I paragrafen föreslås en bestämmelse om vem som skall få ersättning vid landsvägsförrättning. Ersättningen skall betalas till den som vid den tidpunkt då förskottsersättningen eller den slutliga ersättningen bestäms äger den egendom som skall lösas in eller till den vars egendom verkningarna av vägprojektet utsträcker sig till och som på denna grund har rätt till ersättning, även om ingen egendom löses in av denna ägare. När äganderätt överförs t.ex. genom fastighetsköp kan köparen och säljaren avtala om vem som har rätt till den ersättning som bestäms vid landsvägsförrättningen. Den som vill åberopa ett sådant avtal bör lägga fram en utredning om det vid landsvägsförrättningen.

79 §. *Utbetalning av ersättning samt ränta.* I enlighet med 74 § 1 mom. i den nuvarande lagen föreslås i 1 mom. att de ersättningar som väghållningsmyndigheten skall betala enligt beslut vid en landsvägsförrättning skall betalas med sex procents årlig ränta inom tre månader räknat från den tidpunkt då de fastställdes. Har ersättningen inte betalats inom utsatt tid, betalas från förfallodagen dröjsmålsränta på den obetalda ersättningen enligt

den räntefot som avses i 4 § 1 mom. räntelagen (633/1982).

Den fastighetsägare som har mottagit ett område på grund av ägoregleringar som görs vid en landsvägsförrättning är tvungen att betala ersättning för området, och på motsvarande sätt får den fastighetsägare som har överlåtit ett område vid ägoreglering ersättning för detta. För att det skall kunna säkerställas att de ersättningar för ägoregleringar som har bestämts blir betalda och för att betalningsrörelsen skall bli tydligare föreslås i 2 mom. att väghållningsmyndigheten sköter de ersättningar som skall betalas för ägoregleringar. Väghållningsmyndigheten tar i sin tur ut motsvarande summa av den ersättningskyldiga mottagaren av området, och ersättningarna beaktas i de slutliga prestationer som det föreskrivits att väghållningsmyndigheten skall betala. På ersättningar som bestäms på grund av ägoregleringar tillämpas i fråga om den tid då ränta skall beräknas och ersättning utbetalas i övrigt samma bestämmelser som i fråga om andra ersättningar som bestäms vid landsvägsförrättningar.

Den nämnda årliga räntan på 6 % anses börja löpa från och med tidpunkten för det besittningstagande som avses i 56 § 1 och 2 mom. Grundar sig besittningstagandet på ett avtal enligt 56 § 3 mom. anses räntan också i dessa fall börja löpa från och med tidpunkten för besittningstagandet, om inte något annat har överenskommit. I de fall enligt 74 och 75 § då det inte förekommer något egentligt besittningstagande som påverkar ersättningarna, beräknas den årliga räntan på 6 % från och med det slutliga mötet i samband med landsvägsförrättningen. Ränta på ersättning som har bestämts på grund av ägoreglering beräknas från och med tidpunkten för besittningstagandet av områdena, och vid förrättningen bestäms alltid tidpunkten för besittningstagandet av de ägor som ägoregleringen gällt. I 3 mom. föreskrivs vid vilken tidpunkt räntan börjar räknas på det angivna sättet.

80 §. *Utbetalning av omtvistad ersättning.* Paragrafen motsvarar 75 § i den nuvarande lagen, men har ändringar i lydelsen som beror på den föreslagna lagen.

81 §. *Tvångsverkställighet i särskilda fall.* Sakägarna kan bli tvungna att på det sätt som angetts ovan betala väghållningsmyndigheten

ersättning i samband med ägoregleringar, när väghållningsmyndigheten ansvarar för betalningen av ersättningar som bestämts vid dem. Dessutom kan beaktandet av den nytta som fastighetens ägare får i undantagsfall leda till att det är väghållningsmyndigheten som är betalningsmottagare. På grund av en ägoreglering byter den egendom som ägoregleringen gäller ägare. För de fall då sakägaren inte godvilligt betalar väghållningsmyndigheten den fastställda ersättningen eller inte enligt det beslut som fattats vid vägförrättningen överlåter besittningen av egendom som till följd av ägoreglering har bytts ut, föreslås i paragrafen en bestämmelse om tvångsverkställighet. Enligt förslaget tillämpas på tvångsverkställighet bestämmelserna om utsökning av ersättningar och handräddning i 288 § fastighetsbildningslagen.

82 §. *Panträttsinnehavares rätt till ersättning.* Paragrafens 1 mom. motsvarar 79 § i den nuvarande lagen. I 2 mom. föreslås en särskild bestämmelse om deponering av ersättning när en fastighet löses in helt och hållet vid en landsvägsförrättning. Enligt 49 § 1 mom. inlösningslagen skall det i sådana fall alltid bestämmas att ersättning för föremål skall deponeras oberoende av om en panträtt hänför sig till fastigheten eller inte. Bestämmelsen har varit avsedd att skydda de innehavare av panträtt ansluten till en fastighet för vilkas rättigheters bestånd inget registreringsförfarande har ställts som villkor. Sådana har varit lagstadgade panträtter och panträtt för ogulden köpeskillning. Enligt lagen om införande av jordabalken (541/1995) förfaller lagstadgade panträtter likväl om de inte har anmälts för inskrivning inom tre år efter jordabalkens ikraftträdande den 1 januari 1997. Panträtten för ogulden köpeskillning förfaller om inteckning på grundval av den inte söks inom tio år efter jordabalkens ikraftträdande. Eftersom inga dolda panträtter längre kan hänföras till en fastighet från ingången av 2007 när de panträtter för ogulden köpeskillning vilka saknar inteckning förfaller, föreslås att ersättning för föremål då hela lägenheten löses in skall deponeras bara i de fall då fastigheten belastas av panträtt som antecknats i lagfarts- och inteckningsregistret. På deponering tillämpas i övrigt bestämmelserna i 49 § 2—4 mom. inlösnings-

lagen, till vilka hänvisas i paragrafen.

83 §. *Obetydliga ersättningar.* I syfte att förenkla förfarandet för betalning av ersättningar föreslås att om det totala belopp som det vid landsvägsförrättningen har föreskrivits att en sakägare skall betalas inte med ränta överstiger 10 euro, behöver beloppet inte betalas eller deponeras. Med sakägare avses i detta sammanhang också t.ex. samägare till en fastighet eller ägare till ett samfällt område, på så sätt att det nämnda beloppet på 10 euro inte räknas separat för varje delägare utan utgående från den helhet de bildar.

84 §. *Ersättningsfria överlåtelser.* På motsvarande sätt som i 79 § i den nuvarande lagen föreslås i 1 mom. att staten inte skall ha rätt till ersättningar enligt landsvägslagen. Statliga affärsverk skall vid en landsvägsförrättning i princip ha samma ställning som de andra sakägarna. För att tillräcklig smidighet skall kunna bevaras skall statsrådet likväl ha rätt att av särskilda skäl i enskilda fall också fatta ett annat beslut om statens ersättningsrätt.

I 2 mom. föreslås för tydlighetens skull och med stöd av vedertagen praxis att väglagens eller vägdelägarnas vägområde och gatuområde övergår till väghållaren utan ersättning när en enskild väg eller gata ändras till landsväg.

85 §. *Kostnader för landsvägsförrättning.* I paragrafen föreskrivs om kostnaderna för landsvägsförrättning. Eftersom en landsvägsförrättning vanligen baserar sig på en ansökan från väghållningsmyndigheten i de fall som gäller anläggandet av en landsväg, bör väghållningsmyndigheten ansvara för kostnaderna för landsvägsförrättningen. Som undantag från denna huvudregel föreslås att de som yrkar ersättning vid landsvägsförrättningar som avses i 74 § helt eller delvis kan påföras ansvaret för förrättningskostnaderna, om yrkandet har varit uppenbart ogrundat. Detta kan bli aktuellt om yrkandet objektivt sett saknar grund. Att ett ersättningsyrkande avslås betyder ändå inte nödvändigtvis att det har varit uppenbart ogrundat. Bestämmelsen motsvarar 77 § i den nuvarande lagen.

86 §. *Registrering av landsvägsförrättning.* I överensstämmelse med 192 § 1 mom. fastighetsbildningslagen föreslås att en lands-

vägsförrättning kan registreras när den vunnit laga kraft. En förrättning har vunnit laga kraft när besvärstiden i fråga om den har gått ut eller, om besvär har anförts över förrättningen, när besvären har avgjorts slutligt genom domstolsbeslut. I syfte att förenkla procedurerna föreslås avvikande från 53 § inlösningslagen att utbetalningen av ersättningar som bestämts vid en förrättning inte är något villkor för en registrering och att dessa utbetalningar inte heller annars behöver anmälas till lantmäteribrådet.

87 §. *Sökande av ändring i beslut som har fattats vid landsvägsförrättning.* På sökande av ändring i beslut som har fattats vid landsvägsförrättning tillämpas 89—93 § inlösningslagen, till vilka hänvisas i denna paragraf. I ett beslut genom vilket en förrättningsingenjör har delat upp inlösningslagen i två förrättningar med stöd av 62 § 1 mom. får ändring ändå inte sökas separat.

6 kap. **Upphörande och indragning av landsväg samt indragning av biområde**

88 §. *Upphörande av landsväg.* I paragrafen föreslås i enlighet med 33 § 2 mom. i den nuvarande lagen att en väg som i samband med förbättring av en landsväg blir vid sidan av den nya sträckningen upphör att vara landsväg direkt med stöd av lagen. Om en sådan landsväg fortfarande anses betjäna den lokala allmänna trafiken kan den bibehållas som landsväg. Det krävs likväl en bestämmelse om det i vägplanen. Även om en väg som blir vid sidan av en ny sträckning upphör att vara landsväg kan det i vägplanen bestämmas att det gamla vägområdet skall användas för andra vägändamål, t.ex. som upplags- eller lastningsområde, eller att vägghållaren behåller rätten till vägområdet för framtida behov. Enligt det som bestäms vid vägförrättningen kvarstår ett sådant område i vägghållarens ägo eller också fortsätter vägrätten till området att vara i kraft.

Saknas i vägplanen de ovan nämnda bestämmelserna om en vägsträckning som blir vid sidan av, upphör vägen att vara landsväg och samtidigt upphör ägande- eller vägrätten till den i och med att den förbättrade vägförbindelsen överläts för allmän trafik.

För att fastighetssystemet skall vara tydligt och fungera är det ändamålsenligt att vägghållarens rätt som hänför sig till det gamla vägområde som avses i 1 mom. upphör när området inte längre behövs. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom. Enligt momentet upphäver vägghållningsmyndigheten användningen av det gamla vägområdet för andra vägändamål. Samtidigt upphävs vägghållarens rätt. På området tillämpas det som i 6 kap. föreskrivs om tidigare vägområden.

89 §. *Indragning av landsväg.* Enligt 17 § i den nuvarande lagen kan en allmän väg dras in, om vägen till följd av att en ny väg anlagts eller av andra orsaker inte längre anses behövlig med hänsyn till allmän fördel. Villkoren för en indragning bör stå i en viss relation till villkoren för byggande av en väg, vilka anges i 13 § 1 mom. Därför föreslås att en landsväg kan dras in om den inte längre används för allmän trafik. I praktiken måste bedömningen göras med hänsyn till om landsvägen längre fyller en serviceuppgift med tanke på den allmänna trafikens behov eller om den bara används som tillfartsväg av de fastigheter som ligger i anslutning till den.

I den vägplan som hänför sig till indragningen av en landsväg skall anges tidpunkten för indragningen, och från och med då upphör vägghållarens ägande- eller vägrätt. För att behövliga fastighetsrättsliga och registertekniska åtgärder skall bli vidtagna skall vägghållningsmyndigheten ansöka om landsvägsförrättning enligt 75 § 1 mom.

90 §. *Konstruktioner och anordningar på ett tidigare vägområde.* I regel behövs en tidigare landsväg fortfarande antingen som enskild väg eller gata. I en vägplan som gäller förbättring eller indragning av en väg skall det påvisas om ett sådant trafikbehov föreligger. Likaså bör det av vägplanen framgå om det längs den väg som upphör finns konstruktioner och anordningar som kräver särskild omvårdnad, t.ex. en brygga, en bro eller ett pumphus. Vägghållningsmyndigheten har inom ett år från det att vägen upphör rätt att transportera bort egendom som den har byggt eller placerat på det tidigare vägområdet. I annat fall övergår egendomen till den som enligt 91 § övertar det tidigare vägområdet. Om en väg som har upphört behövs som enskild väg eller gata, skall den lämnas i ett så-

dant skick att det går att färdas längs den, och ansvaret för konstruktioner och anordningar som kräver särskild omvårdnad och som finns på vägområdet övergår på den som upprätthåller leden när landsvägen upphör. Om detta föreskrivs i 1 mom.

I 2 mom. föreskrivs om återställandet av ett tidigare vägområde. Om en väg som upphör eller dras in inte behövs som enskild väg eller gata, skall väghållningsmyndigheten på egen bekostnad se till att det tidigare vägområdet återställs i ursprungligt skick. Åtgärderna skall anges i vägplanen. Det är inga stora åtgärder som krävs i detta sammanhang, utan det räcker med att vägområdet sätts i ett sådant skick att t.ex. träd kan börja växa där naturligt. De återställande åtgärderna skall vidtas inom ett år från det att vägen har dragits in.

91 §. *Överföring av ett tidigare vägområde.* I paragrafen föreskrivs till vem och på vilket sätt ett tidigare landsvägsområde skall överföras, förutsatt att området trots att vägen upphört inte fortfarande skall användas för vägändamål enligt 88 § 1 mom.

I 1 mom. föreskrivs, på motsvarande sätt som i 1 § 1 mom. lagen om rätt till förutvarande vägområde, att ett tidigare vägområde som väghållaren äger överförs till den fastighet som ligger närmast invid samt i kommunens ägo, om vägområdet ligger inom ett detaljplaneområde eller ett område för vilket kommunen beslutat upprätta en detaljplan. Oavsett mottagaren skall överföringen ske kostnadsfritt. I 2 mom. jämföras på den punkten ett tidigare vägområde som väghållaren äger med sådana tidigare vägområden som väghållaren har rätt att använda för övriga vägändamål med stöd av den nuvarande väglagen eller tidigare bestämmelser och som väghållningsmyndigheten har dragit in enligt 88 § 2 mom. Till sådana områden kommer väghållaren att ha vägrätt enligt 112 § 6 mom., till vilket hänvisas i 2 mom.

I andra fall än de som avses i 2 mom. kvarstår enligt 3 mom. landsvägars vägområden som innehafts med vägrätt och som upphört, hos ägaren när en vägrätt av servitutskaraktär upphör. I dessa fall har någon annan än väghållaren vanligen på vägområdet byggt något annat än sådant som behövs för väghållningen. Om ett vägområde som avses i momentet

i detaljplanen har anvisats till allmänt område, t.ex. gatuområde, enligt 83 § 1 mom. markanvändnings- och bygglagen skall vägrätter som belastat äganderätten beaktas när eventuell ersättning för ett sådant område fastställs.

I 4 mom. föreskrivs om fastighetstekniska förfaranden när ett vägområde överförs till de fastigheter som gränsar till vägen. Enligt den nuvarande lagen sker överföringen med iakttagande av mittlinjesprincipen. Avvikande från den kan smärre råjusteringar göras om de anses vara ändamålsenliga med hänsyn till fastighetsindelningen.

92 §. *Förfaranden avseende ett tidigare vägområde.* I paragrafen föreskrivs om åtgärder för fastighetsbildning när det gäller tidigare vägområden. Enligt 1 mom. fastställs vid en landsvägsförrättning i överensstämmelse med 91 § ett område som har överförts till fastigheten närmast invid eller övergått till kommunen samt dess areal. Området anges på förrättningskartan och märks vid behov också ut i terrängen. De områden som har kommit i kommunens ägo bildas till en eller flera fastigheter eller fogas till en fastighet som kommunen äger sedan tidigare med iakttagande i tillämpliga delar av det som i 41 § fastighetsbildningslagen bestäms om fristående områden som inte hör till en registerenhet. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak den nuvarande lagen.

I 2 mom. föreskrivs i enlighet med den nuvarande lagen hur ett område som har hört till en tidigare allmän väg och som före den 1 juli 1991 har övergått i kommunens ägo bildas till fastighet. Den nämnda tidpunkten baserar sig på att lagen om ändring av lagen om rätt till förutvarande vägområde (773/1991) trädde i kraft, varvid väghållningsmyndigheten blev skyldig att anhänga om allmän vägförrättning alltid när en allmän väg upphörde eller drogs in.

Före den nämnda lagändringen behandlades ett område med en tidigare allmän väg vilket överförts till den fastighet som ligger närmast invid och kommit i fastighetsägarens ägo inte i fastighetsindelningshänseende vid den allmänna vägförrättningen. Därför har ingen fastighetsindelning bestämts för de vägområden med tidigare allmänna vägar som har överförts till fastigheterna närmast

invid och som ännu inte har varit föremål för fastighetsförrättning. I de fall då det direkt med stöd av lag klart kan konstateras att områdena skall överföras till fastigheterna närmast invid, är det inte nödvändigt att företa en särskild fastighetsbestämmningsförrättning och därigenom orsaka fastighetens ägare onödiga förrättningskostnader. Därför föreslås i 3 mom. en bestämmelse som föreskriver att i klara fall då ett ovan avsett område blir föremål för fastighetsförrättning fastställs det område som har överförts till fastigheten i samband med fastighetsförrättningen, utan några fastighetsbestämmningsåtgärder. Om det däremot föreligger oklarheter om rans sträckning, skall fastighetsbestämning med stöd av 103 § 2 mom. fastighetsbildningslagen utan ansökan företas i samband med förrättningen. Fastighetens ägare har likväl rätt att på ansökan få en fastighetsbestämmningsförrättning utförd i syfte att bestämma rans sträckning, oberoende av om någon annan fastighetsförrättning för området pågår. Förrättningskostnaderna bestäms enligt fastighetsbildningslagen.

93 §. *Ett tidigare vägområde som enskild väg.* Ett tidigare vägområde behövs ofta fortfarande som enskild väg för vägändamål. I enlighet med den nuvarande lagen föreslås i 1 mom. att de som behöver ett tidigare vägområde som sin enskilda väg får använda det kostnadsfritt tills de frågor som berör vägrätten har behandlats och avgjorts. I momentet hänvisas till 69 § som gäller reglering avseende enskilda vägar och enligt vilken vid en landsvägsförrättning eller lokal vägförrättning för en enskild väg skall avgöras inte bara grundande av vägrätt till ett tidigare landsvägsområde utan också andra ärenden som enligt lagen om enskilda vägar skall behandlas vid en vägförrättning. Dessutom hänvisas i momentet till 75 § 1 mom., enligt vilket landsvägsförrättning skall företas när en landsväg har dragits in.

Om tidigare vägområden enligt 92 § 2 och 3 mom. som före den 1 juli 1991 har övergått till kommunen eller överförts till fastigheten närmast invid behövs som enskilda vägar, behandlas frågor som gäller detta enligt lagen om enskilda vägar. Då bestäms också förrättningskostnaderna enligt den lagen.

För att underhållet av ett tidigare vägområ-

de skall kunna skötas smidigt föreslås i 3 mom. att väghållningsmyndigheten under en viss övergångstid fortsätter att svara för underhållet av en tidigare landsväg som används som enskild väg. Eftersom det är ändamålsenligt att koppla underhållsansvaret till hur länge de skötseleentreprenader som väghållningsmyndigheten har beställt är i kraft, föreslås att tidpunkten då underhållsansvaret för en tidigare landsväg upphör bestäms närmare genom förordning av statsrådet.

Ansvar för underhållet av en tidigare landsväg skall avgöras innan väghållningsmyndighetens underhållsskyldighet enligt 3 mom. upphör. Därför föreslås i 4 mom. att frågan avgörs vid en landsvägsförrättning, och vid behov tillfälligt om förrättningen inte har hunnit avslutas innan väghållningsmyndighetens underhållsansvar upphör.

94 §. *Tidigare vägområden enligt tidigare bestämmelser.* Lagen om rätt till förutvarande vägområde trädde i kraft samtidigt med den nuvarande väglagen, dvs. den 1 januari 1958. Före det saknade lagstiftningen bestämmelser om överföring av områden med tidigare allmänna vägar. Därför skall bestämmelserna i den föreslagna lagen tillämpas också på de vägområden med allmänna vägar som har upphört eller dragits in före den nämnda tidpunkten, förutsatt att områdena inte har bestämts för andra vägändamål. Bestämmelsen motsvarar den nuvarande lagen.

I de fall då en tidigare allmän väg inte vid en fastighetsförrättning har fogats till fastigheterna längs vägen, har det kunnat hända att ägaren till ett angränsande område har fått mer område i sin besittning än vad mittlinjesprincipen skulle medge. Om en sådan situation utan att störa någon har fortgått länge och blivit bestående, kan också den del av det tidigare vägområdet som överskrider mittlinjesprincipen fogas till detta område vid fastighetsförrättningen om markägaren yrkar på det. Om detta föreskrivs i 2 mom., och bestämmelsen motsvarar den nuvarande lagen.

95 §. *Indragning av biområde.* I 112 § 2 mom. föreslås att biområden som när denna lag träder i kraft omedelbart gränsar till vägområdet och som fortfarande behövs, t.ex.

parkeringsområden och rastplatser, skall övergå i väghållarens ägo vid sidan av vägområdet. Övriga biområden som existerar när lagen träder kraft kvarstår oförändrade, och till dem har väghållaren vägrätt tills de dras in. Till biområden enligt den föreslagna lagen uppkommer vägrätt enligt 58 § 2 mom. Om indragning av biområden föreskrivs i denna paragraf, som huvudsakligen motsvarar den nuvarande lagen.

Enligt 1 mom. beslutar väghållningsmyndigheten att dra in ett biområde när den har konstaterat att området inte längre behövs för väghållningen. För förfarandet gäller i tillämpliga delar vad som föreskrivs om vägplanen. Eftersom indragningen av ett biområde bara i undantagsfall har verkningar som sträcker sig utanför området då kretsen av sakägare begränsar sig till ägarna av området, kan samråd och övriga förfaranden skötas på ett enklare sätt en genom normalt vägplaneförfarande. Ett indragningsbeslut skall kunna överklagas. När ett biområde dras in upphör samtidigt den vägrätt som hänfört sig till området. Efter indragningen skall väghållningsmyndigheten utan dröjsmål ansöka om landsvägsförrättning enligt 75 § 1 mom.

I 2 mom. föreskrivs hur ett biområde som har införts som annan registerenhet i fastighetsregistret bestäms höra till en fastighet. Bestämmelsen motsvarar den nuvarande lagen.

I 3 mom. föreskrivs att väghållningsmyndigheten skall ersättas för den nytta som indragningen av ett biområde medför. Förutsättningen är att nyttan inte skall anses vara obetydlig. Det kan bli aktuellt att ersätta nyttan t.ex. vid indragningen av ett biområde där stenmaterial har hämtats och där det fortfarande finns stenmaterial som markägaren kan utnyttja. När ingen överenskommelse om ersättningen, avgörs frågan vid landsvägsförrättning.

96 §. *Upphörande av panträtt och särskild rättighet.* Paragrafen motsvarar 7 § lagen om rätt till förutvarande vägområde, med undantag för vissa preciseringar av lydelsen.

97 §. *Strykning av anteckningar om skydds- och frisiktsområde.* Enligt 61 § skall begränsningar av markanvändningen i fråga om skydds- och frisiktsområden antecknas i fastighetsregistret. För att fastighetssystemet

skall vara tydligt föreslås att anteckningarna stryks ur fastighetsregistret på tjänstens vägnar vid landsvägsförrättningar som gäller tidigare vägområden.

98 §. *Områden utanför vägområde.* När allmänna vägar löses in med stöd av utvidgning av inlösen eller när vägområden förvärvas utifrån avtal, t.ex. genom fastighetsköp, har väghållaren i sin ägo fått inte bara ett vägområde utan också områden utanför det. I överensstämmelse med den nuvarande lagen föreslås att bestämmelserna i 6 kap. inte gäller sådana områden utanför vägområdet. Dessa kvarstår fortfarande i väghållarens ägo även om landsvägen som gränsar till området upphör eller dras in som landsväg.

7 kap. Särskilda bestämmelser

99 §. *Beslutsfattande.* I paragrafen föreskrivs om beslutanderätten när det gäller att godkänna utrednings- och vägplaner. Kommunikationsministeriet godkänner vägplaner som hänför sig till administrativa ändringar av trafikleder, dvs. ändringen av en enskild väg eller gata till landsväg eller indragningen av en landsväg. Vägförvaltningen godkänner övriga vägplaner och alla utredningsplaner. Om de viktigaste samarbetsparterna, dvs. kommunen i fråga, ett förbund på landskapsnivå eller en miljöcentral, på centrala punkter i planen är av annan åsikt än Vägförvaltningen, skall Vägförvaltningen föra godkännandet av planen till kommunikationsministeriet för avgörande. Det är de centrala lösningarna i planen som är viktiga. Vägförvaltningen har också i övriga fall rätt att föra ärenden som gäller godkännandet av planer till kommunikationsministeriet. Det måste likväl finnas ett särskilt skäl, t.ex. att det projekt som planen avser är av exceptionell beskaffenhet eller omfattning.

100 §. *Straff.* I paragrafen föreslås en motsvarande straffbestämmelse som i 100 § i den nuvarande lagen. Ur paragrafen har som obehövligen strukits gärningar för vars del straffbarheten regleras i kapitlet om trafikbrott i vägtrafiklagen.

101 §. *Administrativa tvångsåtgärder.* Förbud och övriga föreskrifter enligt den föreslagna lagen meddelas i regel med tanke på trafiksäkerheten eller väghållningen. Därför

är det viktigt att det går att tillgripa tvångsmedel i syfte att säkerställa att regler och föreskrifter efterlevs. I 1 mom. föreslås på motsvarande sätt som i den nuvarande lagen att länsstyrelsen skall ha befogenhet att meddela föreskrifter mot den som bryter mot den föreslagna lagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den. För att länsstyrelsens föreskrifter skall ha avsedd verkan kan den förelägga vite eller hot om tvångsutförande. På dessa tillämpas viteslagen, som det hänvisas till i momentet.

I 2 mom. föreslås att väghållningsmyndigheten skall ha rätt att i vissa fall rätta till en olovlig åtgärd på egen hand. Eftersom man genom att rätta till något i regel rör en annans egendom är det möjligt först och främst i vissa brådskande specialfall då fara omedelbart hotar trafiken och då brådskande åtgärder krävs för att avvärja faran. Dessutom är väghållningsmyndigheten berättigad att rätta till en olovlig åtgärd som hänför sig till vägområdet, t.ex. avlägsna en anslutning som har byggts utan tillstånd, även om trafiken inte utsätts för någon omedelbar fara. Förslaget motsvarar 101 § 3 mom. i den nuvarande lagen.

I 3 mom. föreskrivs om handräckning av polisen. Detta kan komma i fråga framför allt i de situationer enligt 2 mom. som kräver brådskande åtgärder för att avvärja en fara som omedelbart hotar trafiken eller för att rätta till en olovlig åtgärd som berör vägområdet. För det andra är det möjligt med handräckning om någon förhindras att utföra utredningsarbeten enligt 16 § på någon annans mark. I fråga om handräckning av polisen gäller i övrigt polislagen (493/1995).

102 §. *Indrivning av kostnader.* Paragrafen motsvarar 102 § i den nuvarande lagen.

103 §. *Delgivning och delfående av beslut.* I paragrafen föreskrivs om delgivning av beslut om godkännande av planer och av vissa andra beslut. I 1 mom. finns en grundläggande bestämmelse som gäller delgivning och delfående av beslut om godkännande av utredningsplanen och vägplanen samt om förlängning av vägplanens giltighetstid. Dessa beslut skall delges offentligt. I detta syfte skall väghållningsmyndigheten sända beslutet och de handlingar som utgör grund för det till den kommun vars område vägprojektet

gäller. Om projektet gäller flera kommuner skall beslutet och handlingarna sändas till alla. Kommunen skall för sin del meddela att beslutet och de handlingar som utgör grund för det är framlagda till påseende enligt 64 § kommunallagen. Beslutet och handlingarna skall vara offentligt framlagda till påseende under den tid kungörelsen om dem är anslagen. Väghållningsmyndigheten står för kostnaderna för kungörelsen. I överensstämmelse med 188 § 5 mom. markanvändnings- och bygglagen föreslås att delfäendet anses ha skett och besvärstiden enligt 22 § förvaltningsprocesslagen börjat när kungörelsen lades fram offentligt för påseende.

I 2 mom. föreskrivs alternativt till förfarandet enligt 1 mom. att ett sådant beslut om godkännande av en vägplan som är av ringa betydelse kan delges enligt den praxis med bevislig delgivning som anges i förvaltningslagen. Med ringa betydelse avses i detta sammanhang att verkningarna av det vägprojekt som avses i vägplanen begränsar sig enbart till de fastigheter som överlåter områden för vägändamål och att också dessa fastigheter är så få att det vore ändamålsenligt med bevislig delgivning mot mottagningsbevis eller överlämnande av handlingen till mottagaren av delgivningen. I momentet hänvisas i informationssyfte dessutom till lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

Enligt 3 mom. skall beslut om godkännande av en vägplan som gäller ändring av en enskild väg till landsväg delges kommunen och, bevisligen, den som har gjort framställningen. Om framställningen har undertecknats av två eller flera personer skall beslutet bevisligen delges den kontaktperson som meddelas i den gemensamma handlingen. Kontaktpersonen skall därefter underrätta de övriga undertecknarna om delfäendet. Delgivningsförfarandet motsvarar bestämmelserna i förvaltningslagen.

När ett beslut på ovan anført sätt delges bevisligen, börjar besvärstiden enligt förvaltningsprocesslagen löpa från och med delfäendet också i de fall då beslutet har delgetts en kontaktperson enligt 3 mom.

104 §. *Meddelande om beslut till dem som gjort anmärkning och till myndigheterna.* Innan en utrednings- och vägplan godkänns

skall sakägarna och andra på vars förhållanden det planerade vägprojektet kan tänkas inverka ges möjlighet att framställa en anmärkning mot planen. Med tanke på den rättsliga ställningen för dem som framställer en anmärkning är det viktigt att de får veta om deras anmärkning har beaktats. Därför föreslås i 1 mom. att ett meddelande om godkännandet av en utrednings- och vägplan skall sändas till dem som gjort en anmärkning, om deras adresser är kända. Det bästa sättet att meddela dem är att per post sända dem en kopia av beslutet om godkännande. Meddelandet skall sändas samtidigt som beslutet delges enligt 103 §. Bestämmelsen motsvarar 18 § 2 mom. i den nuvarande vägförordningen. Oavsett om det på ovan föreslaget sätt meddelas om beslutet att godkänna en plan, bestäms delgivningen, och således också tidpunkten för när besvärstiden börjar, enligt 103 §.

I 2 mom. föreskrivs att myndigheterna skall underrättas om beslut om godkännande av planer. Kommunen, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå skall underrättas om beslut om godkännande. Om andra myndigheter behöver underrättas beror på om det vägprojekt som planen avser har verkningar på myndighetens verksamhetsområde. Delfäendet och besvärstidens början bestäms också i dessa fall enligt 103 §. Bestämmelsen motsvarar 18 § 1 mom. i den gällande vägförordningen.

105 §. *Ändringssökande.* I enlighet med 105 § i den nuvarande lagen föreslås att förvaltningsprocesslagen tillämpas på sökande av ändring i beslut som har fattats med stöd av den föreslagna lagen. Ändring i beslut som har fattats vid en landsvägsförrättning söks hos jorddomstolen, och därför hänvisas i 1 mom. till 87 §. Eftersom väghållningsmyndighetens verksamhetsområden till vissa delar avviker från förvaltningsdomstolarnas domkretsar, föreslås för tydlighetens skull att besvärssärenden som gäller anslutning till landsväg enligt 37 §, 38 § 2 mom. och 40 § 2 mom., inskränkningar i fråga om skydds- eller frisiktsområden enligt 47 och 48 § 2 mom. samt reklam invid vägarna enligt 52 § behandlas av den förvaltningsdomstol inom vars domkrets anslutningen, korsningen, fastigheten som inskränkningen gäller eller re-

klamaffischen i fråga befinner sig. I övrigt bestäms förvaltningsdomstolarnas behörighet enligt 12 § förvaltningsprocesslagen.

Enligt 2 mom. har kommunen, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå besvärsmått i fråga om beslut om godkännande av en utrednings- eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller de nämnda myndigheternas verksamhetsområde. Bestämmelsen kompletterar 6 § 2 mom. förvaltningsprocesslagen.

Enligt 6 § 1 mom. förvaltningsprocesslagen kan besvär över ett beslut anföras av den som beslutet avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet. Inom beslutspraxis har man varit försiktig när det gäller besvärsmått för sammanslutningar. För att skapa klarhet i rättssituationen och fullt ut förverkliga den rätt till inflytande som tryggas i grundlagen föreslås i 3 mom. att olika samfund och stiftelser skall ha rätt att söka ändring genom besvär. Någon särskild avgränsning av deras verksamhetsområden görs inte. Besvärsmåttet gäller bara för registrerade lokala eller regionala samfund och stiftelser. De skall ha rätt att genom besvär söka ändring i ett sådant beslut om godkännande av en utrednings- eller vägplan vars verkningar sträcker sig till samfundets eller stiftelsens verksamhetsområde. Branschen och verksamhetsområdet bestäms i samfundets eller stiftelsens stadgar. Förslaget är i överensstämmelse med 191 § 2 mom. markanvändnings- och bygglagen.

I 4 mom. föreslås att besvär över utrednings- och vägplaner som skall anses vara av samhälls- eller betydelse skall behandlas i brådskande ordning i förvaltningsdomstolarna och högsta förvaltningsdomstolen. Bestämmelsen är i överensstämmelse med 188 § 2 mom. markanvändnings- och bygglagen, enligt vilket besvär som gäller en detaljplan som skall anses vara viktig med tanke på bostadsbyggande eller annars vara av samhälls- eller betydelse skall behandlas i brådskande ordning. Behandlingstiden för besvärssärenden varierar beroende på förvaltningsdomstol och ärende. År 2001 var den genomsnittliga behandlingstiden i förvaltningsdomstolarna ca 8,6 månader, men behandlingstiderna håller på att bli längre. Förvaltningsdomstolarnas genomsnittliga behandlingstid i fråga om

planärenden var 13,8 månader 2002. I högsta förvaltningsdomstolen var den genomsnittliga behandlingstiden 11,2 månader 2002. Syftet med vägprojekt är att förbättra trafikförhållandena, så att landsvägen bättre än förut skall tillfredsställa trafik- och transportbehoven, minska trafikens miljölägenheter och förbättra trafiksäkerheten. Om genomförandet av ett vägprojekt skjuts upp leder det till ökade trafik- och transportkostnader för samhället samt till förluster på grund av person- och saksador. EU-finansieringen eller den finansiering som i budgeten har anvisats för ett vägprojekt äventyras om genomförandet av projektet drar ut på tiden och anläggningskostnaderna ökar till följd av en stigande prisnivå. På grund av fördröjningar kan man bli tvungen att konkurrensutsätta anläggningsarbetena på nytt. Kostnaderna kan öka också om ett anläggningsarbete på grund av förseningar kan inledas vid en tidpunkt som är konjunkturmässigt ofördelaktig. Därför bör besvär över utrednings- och vägplaner som är av samhällelig betydelse kunna behandlas i brådskande ordning. Planerna gäller åtminstone de vägprojekt som i kommunikationsministeriets verksamhets- och ekonomiplan föreslås som utvecklingsinvesteringar i fråga om vägnätet och som i statsbudgeten separat nämns som projekt för utvecklande av vägnätet eller som annars nämns separat i budgeten.

106 §. *Begränsningar i ändringssökande.* I paragrafen föreskrivs om begränsningar i rätten att söka ändring i beslut om godkännande av utrednings- och vägplaner. Bestämmelsen motsvarar till största delen 105 a § i den nuvarande lagen. I paragrafen föreslås att ändring inte får sökas genom besvär i ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan till den del vägens sträckning och de tekniska lösningarna redan har godkänts i en lagakraftvunnen plan med rättsverkningar. När planen utarbetades och godkändes har sakägarna kunnat tillgripa rättsskyddsmedel enligt markanvändnings- och bygglagen vid bevakningen av sina intressen och rättigheter, t.ex. i ett ärende som gäller en i planen avsedd landsvägs sträckning eller i fråga om de tekniska lösningarna. Eftersom dessa lösningar sedan har vunnit laga kraft i planen och eftersom varken utredningsplaner eller

vägplaner enligt 17 § 2 mom. får godkännas i strid med en sådan nämnd plan, finns det inga grunder för att samma ärenden som redan har avgjorts i en plan skulle kunna föras till domstol genom att besvär anförs över ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan. På motsvarande sätt föreslås att ändring inte heller får sökas i ett beslut om godkännande av en vägplan, om landsvägens sträckning och de tekniska lösningarna redan har godkänts i en lagakraftvunnen utredningsplan.

107 §. *Omedelbar verkställighet av beslut.* Enligt 31 § förvaltningsprocesslagen får ett beslut i vilket ändring kan sökas genom besvär inte verkställas innan det har vunnit laga kraft. Eftersom vägprojekt bör kunna inledas snabbt efter det att finansieringen har säkerställts, föreslås i 1 mom. att beslut om godkännande av en utrednings- eller vägplan kan verkställas trots besvär. För utredningsplanernas del innebär detta närmast att den vägplan som utredningsplanen gäller kan utarbetas även om utredningsplanen inte har vunnit laga kraft. När det gäller vägplaner kan en landsvägsförrättning inledas och behövliga områden tas i besittning även om beslutet om godkännande av vägplanen har överklagats. Den domstol som behandlar besvären kan likväl med stöd av 32 § förvaltningsprocesslagen föreskriva om verkställigheten genom att förbjuda att beslutet verkställs, bestämma att verkställigheten skall avbrytas eller föreskriva något annat som gäller verkställigheten. Vägbesluten enligt den nuvarande lagen frångås.

Besvär över andra beslut enligt den föreslagna lagen leder till att verkställigheten skjuts upp tills besvären har avgjorts slutligt. Som ett undantag föreslås i 2 mom. att väg- och hållningsmyndigheten då den meddelar beslut om avlägsnande, flyttning eller ändring enligt 48 § 2 mom. av växtlighet, byggnader eller konstruktioner kan bestämma att beslutet skall verkställas omedelbart. För ett sådant beslut måste det på grund av dess exceptionella karaktär finnas en särskild anledning, t.ex. omedelbar fara för trafiksäkerheten.

108 §. *Kungörelse.* I 27 och 103 § i den föreslagna lagen föreskrivs om kungörelseförfarande. Också i andra fall, t.ex. när upprättandet av en utrednings- eller vägplan inleds

enligt 16 § 2 mom., en anslutning stängs eller avlägsnas enligt 40 § 2 mom. eller växtlighet och markhinder avlägsnas enligt 49 §, skall en kungörelse delges, utan att kungörelseförfarandet likväl anges. Därför föreslås denna paragraf ange kungörelseförfarandet, om det inte regleras särskilt. Till innehållet motsvarar paragrafen 38 § 1 mom. miljöskyddslagen (86/2000).

109 §. *Närmare bestämmelser.* I 1 mom. föreskrivs om befogenheten att genom förordning av statsrådet meddela närmare bestämmelser om de frågor som nämns i paragrafen.

Enligt 2 mom. har kommunikationsministeriet rätt att meddela anvisningar om landsvägarnas frisiktsområden. Bemyndigandet motsvarar 117 § 2 mom. i den nuvarande lagen. I 6 § 3 mom. föreskrivs om kommunikationsministeriets behörighet att meddela närmare bestämmelser om landsvägsfärjor.

I 3 mom. ges Vägförvaltningen, på motsvarande sätt som i 117 § 2 mom. i den nuvarande lagen, rätt att meddela tekniska anvisningar om landsvägshållningen. Vägförvaltningen kan vidare meddela bestämmelser som gäller minimikrav för säkerheten i vägtunnlar och som baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv som är under beredning om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Direktivet antas bli godkänt under våren 2004. Lantmäteriverkets centralförvaltning meddelar anvisningar och föreskrifter om hur en landsvägsförrättning verkställs. Bestämmelsen motsvarar till lydelsen 291 § 2 mom. fastighetsbildningslagen. Det nuvarande bemyndigandet att meddela föreskrifter bygger på 72 § 2 mom. förordningen om allmänna vägar.

8 kap. **Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser**

110 §. *Ikraftträdande.* Paragrafen innehåller en vanlig ikraftträdelsebestämmelse. Lagens ikraftträdande behandlas i avsnitt 3.

111 §. *Lagar som upphävs.* Den föreslagna lagen ersätter lagen om allmänna vägar, lagen om införande av lagen om allmänna vägar och lagen om rätt till förutvarande vägområde, och därför föreslås dessa lagar bli

upphävda. På andra ställen i lagstiftningen finns hänvisningar till de lagar som föreslås bli upphävda och till allmän väg. När den föreslagna lagen träder i kraft avser dessa hänvisningar denna lag och landsvägar. Om detta föreskrivs i 2 mom.

112 §. *Övergångsbestämmelser avseende grundande av rättigheter och anteckningar i fastighetsregistret.* I propositionen föreslås att väghållaren i regel skall få äganderätt till nya vägområden till en landsväg i stället för vägrätt som enligt den nuvarande lagen. För att fastighetssystemet skall vara tydligt är det motiverat att väghållaren i regel har likadan rätt till alla landsvägar. Därför föreslås i 1 mom. att de vägområden till existerande landsvägar som väghållaren har vägrätt till skall, med undantag av de specialfall som föreskrivs i 4—5 mom., övergå i väghållarens ägo när den föreslagna lagen träder i kraft.

Enligt förslaget kommer biområden som upprättas att vara separata från vägområdet. Biområden enligt den nuvarande lagen vilka omedelbart gränsar till vägområdet, t.ex. rastplatser och parkeringsområden, kommer enligt förslaget att vara vägområden. För att fastighetssystemet skall vara tydligt vore det också i de här fallen motiverat att ändra dessa existerande biområden till vägområden när den föreslagna lagen träder i kraft. Om detta föreskrivs i 2 mom. Förutsättningen är likväl att det biområde som ändras till vägområde fortfarande behövs för landsvägen. Biområden som inte längre behövs kommer väghållningsmyndigheten att dra in.

Enligt 3 mom. ändrar den som för fastighetsregistret de registerenheter enligt 1 och 2 mom. som kommer i väghållarens ägo till inlösningenheter på tjänstens vägnar utan förrättning eller något annat beslut.

Vägområden till allmänna vägar har kommit i kommunens ägo under olika tider och på olika grunder. Ett vägområde kan vara beläget på gamla städers donationsjord eller också kan kommunen ha fått vägområdet i sin ägo med stöd av stadsplanelagen (145/1931), byggnadslagen eller markanvändnings- och bygglagen i samband med att en stads- eller detaljplan har trätt i kraft. En allmän väg kan finnas på ett område som kommunen har fått i sin ägo genom köp eller någon annan rättshandling. I synnerhet i väx-

ande regioner har kommunerna förvärvat jordområden med tanke på framtida planläggning. Eftersom vägområdena i vilket fall som helst övergår till kommunen när en detaljplan träder i kraft är det inte motiverat att temporärt överföra dem i vägghållarens ägo. Därför föreslås i 4 mom., avvikande från huvudregeln i 1 mom., att vägghållaren när landsvägslagen träder i kraft i stället för äganderätt får vägrätt till ett sådant vägområde som hör till en allmän väg och som är i kommunens ägo. Det spelar ingen roll om vägområdet finns inom eller utanför ett detaljplaneområde. Vägrätten antecknas i fastighetsregistret direkt med stöd av lagen, utan förrättning eller beslut.

Enligt det föreslagna 58 § 1 mom. grundas vägrätt till vägområdet, när en landsväg löper i en tunnel, på en bro, ovanpå eller under en betongplatta eller när det i en plan med rättsverkningar på övre eller undre sidan av vägen har anvisats byggande. Vägrätt till ett vägområde föreligger också i de fall då vägområdet befinner sig inom en inlösningsenhet som besitts av någon annan än vägghållningsmyndigheten, t.ex. på ett järnvägsområde. I analogi med denna bestämmelse föreslås i 5 mom. att vägrätt till ett vägområde som hör till en sådan landsväg skall antecknas i fastighetsregistret när den föreslagna lagen träder i kraft. Vägghållningsmyndigheten skall höras i frågan. Förfarandet förutsätter ingen förrättning eller något annat beslut. Bestämmelsen tillämpas enligt det föreslagna 6 mom. också på de tidigare vägområden som används för andra vägändamål med stöd av den nuvarande väglagen eller tidigare lagstiftning.

Om en fråga som gäller vägrätt är oklar skall den som för fastighetsregistret höra ägaren eller innehavaren av den fastighet som vägrätten hänför sig till. Om detta föreskrivs i 7 mom. Om fastighetens ägare eller innehavare i samband med hörandet gör en anmärkning som gäller vägrätten eller om registerenhetens eller vägrättens omfattning upptäcks vara oklar eller om det finns andra särskilda skäl, skall enligt 8 mom. ett ärende som gäller grundande av vägrätt behandlas vid en landsvägsförrättning som inleds av den som för fastighetsregistret. För förrättningskostnaderna svarar vägghållningsmy-

digheten enligt 85 §. Bestämmelsen tillämpas inte på de fall som avses i 113 §, utan oklarheter utreds och avgörs i ett förfarande enligt den paragrafen.

113 §. *Antecknande av vägområde som övergår i kommunens ägo i fastighetsregistret.* Det saknas bestämmelser om hur vägområden som hör till allmänna vägar på ett detaljplaneområde och som på olika sätt har kommit i kommunens ägo innan den föreslagna lagen trädde i kraft skall bildas till fastigheter, och åtgärder för fastighetsbildning har för deras del vanligen vidtagits först i samband med att planen genomförts i och med att den allmänna vägen upphört eller dragits in. Tiden mellan att ett område övergår i kommunens ägo och detaljplanen genomförs kan vara mycket lång, och därför har fastighets- och äganderättsindelningen för dessa områdens del inte varit up-to-date i registren över fastigheter.

I 1 och 2 mom. föreslås bestämmelser om hur områden som har övergått i kommunens ägo före den föreslagna lagens ikraftträdande skall bildas till fastigheter. Om ett område som kommunen äger i sin helhet i detaljplanen har anvisats som ett område som avses i 2 § 1 mom. 4 punkten fastighetsbildningslagen och som tjänar samma användningsändamål, t.ex. gatuområde, park eller trafikområde, behöver ingen särskild fastighetsförrättning företas, utan det räcker med ett beslut av den som för fastighetsregistret för att området skall bildas till allmänt område. Vid behov företas en fastighetsbestämningsförrättning enligt fastighetsbildningslagen för att bestämma utsträckningen av ett område. I övriga fall bildas området till fastigheter genom styckning på så sätt att det av området bildas allmänna områden och tomter enligt detaljplanen. Till övriga delar bildas av området en eller flera lägenheter enligt gränserna för de områden för vilka olika användningsändamål har anvisats i detaljplanen.

Om ett område övergår i kommunens ägo med stöd av 93 § markanvändnings- och bygglagen sedan den föreslagna lagen har trätt i kraft, styckas de områden som övergått i kommunens ägo av den landsvägsområdesfastighet som vägghållaren äger (inlösningsenhet) upp i allmänna områden och tomter enligt detaljplanen samt till övriga delar i en

eller flera lägenheter enligt gränserna för de områden för vilka olika användningsändamål har anvisats i detaljplanen.

114 §. *Övergångsbestämmelser om landsvägsförrättningar.* I 1 mom. föreslås att denna lag tillämpas även på de frågor som skall avgöras vid landsvägsförrättningar som inlets före denna lags ikraftträdande, men som tas upp till behandling vid en förrättning efter att denna lag har trätt i kraft. Om det vid en allmän vägförrättning som när denna lag träder i kraft utan någon separat bestämmelse blir landsvägsförrättning, har fattats bindande beslut med stöd av den nuvarande lagen, förblir de i kraft. Om en väg före denna lags ikraftträdande har anlagts på ett område som avses i 58 § 1 mom., skall grundande av vägrätt behandlas och avgöras vid en landsvägsförrättning. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom.

115 §. *Övriga övergångsbestämmelser.* Ärenden enligt den nuvarande lagen vilka hör till de regionala miljöcentralerna och gäller byggande samt reklam och annonsering invid vägarna föreslås bli överförda på väghållningsmyndigheten. Avsikten är vidare att frångå förfarandet med förstärkning av ändpunkten för en allmän väg. I 1 mom. föreslås att behandlingen av ärenden som vid den föreslagna lagens ikraftträdande är anhängiga vid miljöcentralerna och som gäller tillstånd till undantag enligt den nuvarande lagen och utomhusreklam utmed vägar enligt miljöskyddslagen samt ändpunkten för allmänna vägar skall slutföras vid miljöcentralerna enligt de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft. Enligt den nuvarande lagen får vägmärken placeras på en vägs sidoområde. Eftersom sidoområdena enligt förslaget skall slopas är det viktigt att vägmärken på sidoområden kan stå kvar så länge de behövs eller tills de måste förnyas. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom.

Enligt 20 § 1 mom. lagen om allmänna vägar har kommunen kunnat förordnas till väghållare antingen tills vidare eller för en viss tid. Sådana förordnanden har varit mycket sällsynta. Enligt den föreslagna lagen är det bara staten som kan vara väghållare. För att de vedertagna förhållandena skall kvarstå föreslås i 3 mom. att en kommun som har förordnats till väghållare fortfarande skall vara

väghållare med de skyldigheter som landsvägslagen anger och enligt det som beslutades i väghållningsförordnandet. Kommunikationsministeriet kan befria kommunen från väghållningsskyldigheten om det finns särskilda skäl till det, t.ex. om denna skyldighet visar sig vara oskäligt betungande med tanke på kommunens förhållanden. Om någon annan än väghållaren med stöd av 20 § 2 mom. lagen om allmänna vägar har förbundit sig att ansvara för en åtgärd i anslutning till väghållningen, t.ex. underhållet av en allmän väg, består denna skyldighet likaså enligt åtagandet sedan landsvägslagen har trätt i kraft. Av rimlighets-skäl måste det också i dessa fall finnas en möjlighet att befria den ansvariga från väghållningsuppgiften. Det är väghållningsmyndigheten som fattar beslut i frågan.

I den föreslagna lagen ingår ändringar i utrednings- och vägplanens innehåll och i vissa procedurer. För tydlighetens skull föreslås i 4 mom. att de utrednings- och vägplaner vars upprättande har inlets före denna lags ikraftträdande skall behandlas och godkännas enligt lagen om allmänna vägar. Inledandet av utredningsplaneringen och vägplaneringen har kungjorts eller meddelats på något annat lämpligt sätt enligt 13 § 1 mom. förordningen om allmänna vägar.

Enligt 25 § 1 mom. i den föreslagna lagen skall en vägplan upprättas och godkännas när en enskild väg eller gata ändras till landsväg eller när en landsväg dras in. För att det skall råda klarhet i fråga om procedurerna föreslås i 5 mom. att de ärenden som gäller en ändring av en enskild väg till allmän väg och som är anhängiga när denna lag träder i kraft skall behandlas och avgöras enligt lagen om allmänna vägar, om syn enligt 38 § 3 mom. förordningen om allmänna vägar före landsvägslagens ikraftträdande har förrättats i ett administrativt förfarande som gäller ändringen. I annat fall behandlas och avgörs ärendet enligt de procedurer som anges i den föreslagna lagen. Likaså behandlas och avgörs de ärenden om indragning av en allmän väg som har anhängiggjorts före den föreslagna lagens ikraftträdande enligt lagen om allmänna vägar, om ett förslag om indragning har tillställts Vägförvaltningens centralförvaltning innan den föreslagna lagen trädde i kraft.

I 105 § 3 och 4 mom. i den föreslagna lagen finns nya rättskipningsbestämmelser, av vilka den förra gäller besvärshöjning och den senare behandling av besvär. För att rättskipningen skall vara tydlig föreslås att bestämmelserna tillämpas på sådana beslut om godkännande av en utredningsplan och vägplan som har fattats efter denna lags ikraftträdande.

1.2. Markanvändnings- och bygglagen

86 a §. *Ändring av landsväg till gata.* I 83 § 4 mom. markanvändnings- och bygglagen bestäms för hurdana landsvägar ett trafikområde kan anvisas i en detaljplan. Om en landsväg inte uppfyller villkoren i lagrummet och om landsvägens trafikområde i en detaljplan har ändrats till gatuområde, föreslås att landsvägen ändras till gata genom gatuhållningsbeslut av kommunen. Detta skrivs enligt förslaget in i en ny 86 a § i markanvändnings- och bygglagen. Om gatuhållningsbeslut föreskrivs i 86 § 3 mom. Genom det föreslagna förfarandet förenhetligas gatuhållningen på så sätt att den inleds genom ett gatuhållningsbeslut oavsett om en ny gata anläggs eller om gatan uppkommer i stället för en landsväg genom ett administrativt förfarande. Detta förfarande ersätter ändpunktsförfarandet enligt 63 § i den nuvarande vägförordningen. Gatuhållningsbesluten bör fattas som ändamålsenliga helheter, t.ex. på så sätt att en oavbruten landsväg inte skärs av genom ett kort gatuavsnitt, varvid underhållet försvåras. Om det krävs att en ersättande landsvägsförbindelse, t.ex. en omfartsväg, byggs för att en landsväg skall kunna ändras till gata, skall ett gatuhållningsbeslut fattas när den ersättande landsvägsförbindelsen överläts för allmän trafik.

I 2 mom. föreslås att i och med att ett gatuhållningsbeslut enligt 1 mom. träder i kraft upphör landsvägen till denna del och landsvägsområdet övergår i kommunens ägo.

93 §. *Överföring av en landsvägs vägområde till kommunen.* Enligt den nuvarande markanvändnings- och bygglagen övergår ett vägområde för en allmän väg inom ett detaljplaneområde till kommunen när detaljplanen träder i kraft på ett område som saknar detaljplan från förut och när detaljplanen änd-

ras. Bestämmelsen har visat sig vara ändamålsenlig med tanke på kommunens markanvändning. Att väghållaren i fortsättningen i regel kommer att ha vägområdena i sin ägo påverkar inte tillämpningen av lagrummet. För tydlighetens skull föreslås att det i paragrafen nämns att när kommunen övertar äganderätten till ett vägområde, uppkommer för väghållaren samtidigt vägrätt till vägområdet enligt 58 § 3 mom. landsvägslagen i stället för äganderätt. Trots att äganderätten överförs har en sådan landsväg således alla rättsveknings- och vägrättsbeslut som anges i landsvägslagen.

I överensstämmelse med 91 § landsvägslagen överförs äganderätten till ett vägområde ändå inte på det ovan angivna sättet om väghållaren har vägrätt till vägområdet i de fall som avses i 58 § 1 mom. och 112 § landsvägslagen.

179 §. *Förordnande för fullgörande av gatuhållningsskyldigheten.* I paragrafen föreslås ett tillägg enligt vilket den regionala miljöcentralen kan ålägga kommunen att fatta ett gatuhållningsbeslut enligt 86 a §, om detta inte har gjorts inom skälig tid.

1.3. Fastighetsregisterlagen

2 §. I 1 mom. föreskrivs vilka enheter som införs som fastigheter i fastighetsregistret och i 2 mom. vilka som införs som andra registerenheter. De sistnämnda är samfälliga områden samt sådana i lagen om allmänna vägar avsedda vägområden och biområden som besitts med vägrätt, liksom även områden som på motsvarande grunder har inlösts före den 1 januari 1958, såvida vägen allmänt används som allmän väg.

Enligt den föreslagna landsvägslagen får väghållaren i regel äganderätt till vägområdena. Enheterna för äganderätt ombildas till inlösningsenheter som införs som fastigheter i fastighetsregistret. När lagen träder i kraft fogas biområden som omedelbart gränsar till en landsväg till vägområdena som delar av inlösningsenheterna. Andra existerande biområden kvarstår i fastighetsregistret som andra registerenheter tills väghållningsmyndigheten drar in dem och indragningen behandlas vid en landsvägsförrättning.

Enligt landsvägslagen är vägrätten en sådan

nyttjanderätt enligt 6 § 1 mom. 12 punkten fastighetsregisterförordningen (970/1996) som kan jämföras med servitut, och som en sådan nyttjanderätt införs den i fastighetsregistret. Områden med vägrätt dras således inte av från fastighetens ägoområde. Därför föreslås en sådan ändring av 2 § 2 mom. fastighetsregisterlagen att som andra registerenheter i fastighetsregistret införs förutom samfälliga områden bara sådana biområden som har grundats medan den nuvarande väglagen gällde och som när den föreslagna lagen träder i kraft ännu inte har införts som andra registerenheter i fastighetsregistret.

1.4. Naturvårdslagen

36 §. *Förbudsskyltar*. Det föreslås att bestämmelserna om utomhusreklam som är avsedd för vägtrafikanter på landsvägar tas in i landsvägslagen. Av denna orsak föreslås att alla bestämmelser om reklamskyltar stryks i 36 § naturvårdslagen. Dock kvarstår en bestämmelse om förbudsskyltar motsvarande paragrafens nuvarande 3 mom.

För närvarande bestäms i 62 och 63 § markanvändnings- och byggförordningen (895/1999) om tillståndsplikt för uppsättande av annan än i naturvårdslagen avsedd utomhusreklam. Uppsättande av en sådan reklam förutsätter i regel att en kommunal myndighet beviljat ett åtgärdsstillstånd. Kommunen kan dock i byggnadsordningen bestämma att en åtgärd befrias från tillståndsplikt eller att tillståndsplikten ersätts med anmälningsförfarande. Avsikten är att förordningen skall ändras så, att uppsättande av någon annan än i landsvägslagen angiven utomhusreklam som är avsedd för vägtrafikanter på landsvägar omfattas av förordningen.

2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

Med stöd av 109 § 1 mom. i den föreslagna lagen och lagens preciserade bestämmelser om förordning av statsrådet skall enligt förslaget en förordning om landsvägar utfärdas av statsrådet.

3. Ikraftträdande

Förslaget innehåller ändringar i väghållningsmyndighetens behörighet och i förfarandet med landsvägsförrättningar. Likaså krävs det ändringar i registersystemet för att vägområden skall kunna ombildas till inlösningsenheter. Detta leder till att utbildnings- och datasystemen behöver förnyas. Av denna anledning föreslås att lagen träder i kraft om ungefär sex månader efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

4. Lagstiftningsordning

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny lag om allmänna vägar, en landsvägslag. Även om förslaget i hög grad bygger på principerna i den nuvarande lagen bör vissa förslag granskas också utifrån de grundläggande fri- och rättigheterna enligt grundlagen.

Egendomsskydd

Enligt 15 § grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Om expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms i lag. Det har inte rått något tvivel om att det handlar om allmänt behov när områden skaffas för allmänna vägar. Eftersom väglagen med undantag för statliga inrättningar inte föreskrev om gratis överlåtelse och inte heller om några andra inskränkningar av den fulla ersättningen, har lagen stiftats i valig lagstiftningsordning. Samtidigt gavs likväl också lagen om överlåtelse av vederlagsjord i samband med ägoreglering, som skall verkställas för allmän väg. Den stiftades i enlighet med 67 § i den dåvarande riksdagsordningen. Enligt den dåtida tolkningen kränktes egendomsskyddet när det gjordes möjligt att överföra vederlagsjord från en fastighet till en annan också mot markägarens vilja, även om vederlaget i pengar också i detta fall hade varit fullt vederlag och överföringen av vederlagsjorden hade förutsatt att den fastighet som var föremål för överföringen åsamkades synnerlig olägenhet på grund av vägen. Tröskeln för olägenheten sänktes till betydande olägenhet när lagen ändrades genom lag 45/1971. Den-

na lag gäller fortfarande.

I propositionen föreslås, i överensstämmelse med den nuvarande lagen, som ägoregleringsåtgärder ägobyte och överföring av ett område från en fastighet till en annan. Ägobyte skall vara det primära, och om detta inte kan genomföras på lämpligt sätt blir det aktuellt att överföra ett område från en fastighet till en annan mot fullt vederlag i pengar. Eftersom en allmän väg ofta splittrar fastigheter är det med tanke på att fastighetssystemet skall fungera och fastighetsindelningen vara ändamålsenlig viktigt att det inte sätts alltför stora hinder för ägoregleringarna. Enligt förslaget är det de förrättningsmän som sköter landsvägsförrättningen som beslutar om ägoregleringarna. Om förutsättningarna för dessa bestäms i 64 §, i vars 1 mom. anges när ägoreglering kan företas och i 2 mom. de allmänna förutsättningarna för ägoreglering. Som allmän förutsättning har nämnts att ägoregleringen inte får medföra betydande olägenhet för någon. Enligt paragrafens 3 mom. krävs inte samtycke av fastighetens ägare för ägoreglering.

På ägoregleringar tillämpas principen om full ersättning. Den genomförs vid ägobyten i form av ett område och vid överföring av områden i form av ersättning i pengar. Ägoregleringen får inte medföra betydande olägenhet (enligt den nuvarande lagen betydande men) för någon. Härigenom kan de föreslagna ägoregleringarna också om de sker mot markägarens vilja anses tillhöra åtgärder som inte gör det svårare för markägaren att använda sin egendom på ett normalt, skäligt och vettigt sätt.

I propositionen föreslås att vägområdena löses in med äganderätt för väghållaren i stället för vägrätt, vilket förutsätts i den nuvarande lagen. Vägrätten är en tidsmässigt obegränsad rättighet som åsidosätter andra rättigheter som hänför sig till en fastighet. Den skiljer sig från äganderätten främst bara på den punkten att det inte bildas fastigheter för väghållaren av de inlösta områdena. Markägaren får full ersättning för de områden med vägrätt som överläts, och områdena avskiljs från fastighetens ägområde. Markägarens rättsliga ställning påverkas inte av om vägområdena löses in med vägrätt eller äganderätt, när det dessutom särskilt beaktas att i

fråga om vägar som upphör att vara allmänna vägar tas bestämmelserna enligt den nuvarande lagen om rätt till förutvarande vägområde med oförändrade i den föreslagna lagen. Områden som tillhör en allmän väg som väghållaren äger och som har upphört fogas till de fastigheter som gränsar till vägen eller övergår, på detaljplaneområden eller områden med byggförbud för utarbetande av en detaljplan, i kommunens ägo. Inlösen av vägområden i stället för grundande av vägrätt i fråga om nya vägprojekt ändras således inte på markägarens rättsliga ställning till någon del.

För att fastighetssystemet skall vara tydligt vore det motiverat att existerande vägområden till vilka det alltså finns en vägrätt övergår i väghållarens ägo när den föreslagna lagen träder i kraft. Med tanke på egendoms-skyddet kräver detta särskild granskning. Är det juridiskt motiverat för en markägare som med vägrätt har överlåtitt ett vägområde att anta att vägrätten inte ändras till äganderätt? Grundlagsutskottet granskade markägarens ställning vid riksdagens behandling av regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av lagen om rätt till förutvarande vägområde samt av lagar som har samband med den (RP 36/1990 rd). I propositionen föreslogs en sådan ändring av lagen om rätt till förutvarande vägområde att förutvarande vägområden skulle överföras till kommunen på stads- och byggnadsplaneområden samt på sådana områden för vilka kommunfullmäktige har beslutat att en sådan plan skall uppgöras. På övriga områden skulle förutvarande vägområden överföras till ägaren till den invidliggande fastigheten. Enligt de bestämmelser som då gällde övergick tidigare vägområden i städer och köpingar i kommunens ägo och annanstans till fastigheterna längs vägen. För markägarna innebar lagförslaget att vissa förlorade sin rätt att ta över förutvarande vägområden, medan andra fick denna rätt.

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande nr 7 av den 25 maj 1990 ur två perspektiv granskat hur lagförslaget påverkar markägarens rättsliga ställning med tanke på skyddet av egendom enligt 6 § regeringsformen. För det första bedömde utskottet återverkningarna på markägaren med hänsyn till den möjligheten

att även om en vägrätt en gång i tiden medgavs för ett område som var i hans ägo överförs det förutvarande vägområdet inte på honom. Till denna del påpekade utskottet att markägaren enligt lagen om allmänna vägar har fått ersättning för områden som behövs för vägar och som väghållaren tagit i besittning. Ersättningen har dimensionerats utgående från att vägrätten blir permanent, även om markägarens äganderätt inte har åsidosatts av vägrätten, som har karaktären av dispositionsrätt. Markägaren har således fått ersättning för den förlust han åsamkats till följd av vägrätten. Av denna orsak ansåg utskottet att det kan bestämmas att ett område som belastats av vägrätt enligt lagen kan övergå till någon annan utan att markägarens grundlagsenliga rätt till skydd av egendom kränks. För det andra granskade utskottet frågan med tanke på markägaren i de fall då enligt gällande lag ägaren till en viss fastighet får området i sin ägo när vägrätten för området upphör, men inte har samma rättighet med stöd av den nya lagen. Utskottet ansåg att denna expektansrätt som ägarna till invidbelägna områden har kan anses vara i högsta grad fiktiv, eftersom en förutsättning för att rätten skall omsättas i praktiken är att vägrätten till det aktuella området, som med största sannolikhet ursprungligen var avsedd som permanent, i sinom tid upphör. Utskottet konstaterade att det utgående från praktisk erfarenhet inte kan anses vara annat än mycket osannolikt att detta villkor uppfylls, varför det inte för markägarens del är fråga om en förmån med förmögenhetsvärde som åtnjuter skydd av egendom enligt grundlagen.

Grundlagsutskottet har således konstaterat att markägaren sedan vägrätt har grundats inte har någon expektansrätt som förutsätter rättsskydd i fråga om att vägrätten skulle upphöra och vägområdena på nytt införlivas med markägarens fastighet. Markägaren måste ha uppfattat att vägen och vägrätten är permanenta och att vägområdena oåterkalleligt har övergått till någon annan. Således kränker en ändring av vägrätten till äganderätt inte markägarens egendomsskydd, med beaktande av att det i detta sammanhang inte är meningen att ändra de bestämmelser som gäller när tidigare vägområden övergår till

fastigheterna längs vägen eller till kommunen. Det som har anförts om vägområden gäller också biområden i anslutning till en väg, t.ex. parkeringsområden, vilka föreslås bli införlivade med vägområdet. Till de biområden enligt den nuvarande lagen som är avsedda t.ex. för tagande av stenmaterial kan markägaren däremot på goda grunder anses ha expektansrätt när det gäller att få området tillbaka sedan tagandet av stenmaterial har upphört. För sådana områdens del kvarstår vägrätten tills den upphävs på grund av att väghållaren inte längre behöver området.

Enligt 218 § markanvändnings- och bygglagen har ett område för en byggnadsplaneväg vilket med stöd av byggnadslagen har tagits i besittning av kommunen, övergått i kommunens ägo vid markanvändnings- och bygglagens ikraftträdande. En kommuns nyttjanderätt till en byggnadsplaneväg kan mycket väl jämföras med vägrätt enligt lagen om allmänna vägar. I den utförliga motiveringen till lagstiftningsordningen i fråga om den proposition som gäller en reform av byggnadslagstiftningen (RP 101/1998) har det inte granskats separat om en sådan nyttjanderätt som kommunen har kan ändras till äganderätt direkt med stöd av lag.

I 83 § i den nu aktuella propositionen föreslås att om det totala belopp som inlösningskommissionen har föreskrivit att väghållningsmyndigheten skall betala till samma sakägare inte överstiger 10 euro, behöver beloppet inte betalas eller deponeras. Eftersom betalningen av en sådan ringa ersättning orsakar både mottagaren och betalaren kostnader som är större än det belopp som skall betalas, vore det motiverat att låta bli att betala ersättningen, och det torde inte kunna anses kränka egendomsskyddet eftersom beloppet är så ringa. I lagstiftningen finns det också fall där man kan låta bli att betala en ringa summa till den som har rätt till den, och dessa fall har inte väckt någon fråga om egendomsskyddet. Enligt 16 § statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om enskilda vägar (1302/2001) är det minsta bidraget som betalas 10 euro. Enligt 9 § 2 mom. förordningen om skatteuppbörd (903/1978) återbärs en prestation som är mindre än fem euro inte. Propositionen är i analogi med dessa bestämmelser.

Ansvar för miljön

Enligt 20 § 1 mom. grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Bestämmelsen ses närmast som något av en deklARATION, och den får sitt närmare innehåll i den materiella lagstiftningen. Enligt 2 mom. skall det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön.

Anläggandet av landsvägar och användningen av dem påverkar miljön. Enligt 3 § 2 mom. i lagförslaget bör, när landsvägsnätet utvecklas och underhålls, uppmärksamhet fästas vid att naturresurserna används sparsamt och att de olägenheter som landsvägsnätet och trafiken förorsakar miljön blir så små som möjligt. Vid planeringen av vägar skall projektets verkningar på miljön bedömas och behövliga skyddsåtgärder vidtas. När vägar underhålls skall miljöaspekterna beaktas. Vaghållningsmyndigheterna bär på ovan angivet sätt ansvar för miljön, och förslaget uppfyller grundlagens krav också på denna punkt. Vägplanering bygger på öppenhet och växelverkan. Enligt den föreslagna 27 § skall, när en utrednings- och vägplan upprättas, markägare och övriga sakägare samt de vars boende, arbete eller övriga förhållanden det vägprojekt som planen avser kan inverka på, beredas tillfälle att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planen och framföra sin åsikt i saken. Denna personkrets har rätt att framställa anmärkningar mot planen.

Rättsskydd

Enligt 21 § 1 mom. grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Enligt förslaget har sakägare och även andra, t.ex. olika organisationer enligt det föreslagna 105 § 3 mom., rätt att genom besvär föra ett beslut om godkännande av en utrednings- eller vägplan till en förvaltningsdomstol och i sista hand till högsta förvaltningsdomstolen. Med stöd av det föreslagna 105 § 1 mom. kan ändring sökas också i andra beslut på det sätt som förvaltningsprocesslagen anger. Den som är missnöjd med beslut som fattas vid en landsvägsförrättning kan överklaga till jorddomstolen och, efter att ha fått besvärstillstånd, till högsta domstolen.

Med stöd av det ovan anförda anser regeringen att landsvägslagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning. Eftersom det med tanke på egendomsskyddet enligt regeringsformen likväl inte finns någon tillämpningspraxis för överföringen i vaghållarens ägo av allmänna vägar som redan existerar när lagen träder i kraft och av biområden i omedelbar anslutning till dem, föreslås att ett utlåtande av grundlagsutskottet begärs i frågan.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Landsvägslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att upprätthålla och utveckla landsvägsförbindelserna som en del av trafiksystemet och så att de fungerar och är trygga samt främjar en hållbar utveckling och tillgodoser trafik- och transportbehoven. Dessutom syftar denna lag till att trygga möjligheterna att delta i planeringen av väglösningar genom att genomföra och främja en god förvaltning och ett gott rättsskydd i ärenden som gäller landsvägarna.

2 §

Tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om landsvägar och väghållning samt om de rättigheter och skyldigheter som väghållaren har liksom även om fastighetsägares och övriga sakägares rättliga ställning.

3 §

Utvecklande och underhåll av landsvägsnätet

I samband med utvecklande och underhåll av landsvägsnätet bör uppmärksamhet fästas vid att vägtrafiksystemet som en del av hela trafiksystemet bidrar till att de riksomfattande målen för områdesanvändningen nås och att områdena utvecklas samt att de mål som vid planeringen av markanvändningen ställs för samhällsstrukturen och miljön förverkligas.

Landsvägsnätet skall erbjuda möjlighet till trygg och fungerande trafik och transport i hela landet till skäliga kostnader och med beaktande av olika befolkningsgruppers trafikbehov och olika näringsgrenars transportbehov. Uppmärksamhet bör fästas vid att naturresurserna används sparsamt och att de olägenheter som landsvägsnätet och trafiken förorsakar miljön blir så små som möjligt.

4 §

Landsvägar och klassificeringen av dem

Med landsväg avses en väg som har upplåtits för allmän trafik och som upprätthålls av staten. Landsvägarna är beroende på sin trafikmässiga betydelse riksvägar, stamvägar, regionala vägar eller förbindelsevägar.

Riksvägarna betjänar långväga trafik som är riksomfattande eller rör sig över landskapsgränserna. Stamvägarna kompletterar nätet av riksvägar och betjänar trafiken inom landskapen. De regionala vägarna betjänar trafiken i de ekonomiska regionerna och förbinder dem med riks- och stamvägar. De öriga landsvägarna är förbindelsevägar.

Kommunikationsministeriet bestämmer vilka landsvägar som är riksvägar och stamvägar samt till vilka delar de är nationellt viktiga stomvägar. Vägförvaltningen bestämmer vilka landsvägar som är regionala vägar och förbindelsevägar.

En landsväg kan vara en motorväg eller motortrafikled eller vara avsedd för annan trafik av en viss art. Närmare bestämmelser om motorvägars och motortrafikleders tekniska egenskaper utfärdas genom förordning av statsrådet. En landsväg kan även vara avsedd att användas endast på vintern (*särskild vinterväg*). Bestämmelserna i denna lag gäller i tillämpliga delar särskilda vintervägar.

5 §

Områden, anläggningar och anordningar som hör till en landsväg samt vägområde

Till en landsväg hör

1) körbanor med vägrenar och andra områden som är avsedda för trafik såsom gångbanor och cykelbanor, specialtransportväg, parkeringsplats eller parkeringsområde, område som betjänar kollektivtrafiken och användningen av den eller rastplatser och upplags- eller lastningsområden,

2) konstruktioner, anläggningar och anordningar som varaktigt behövs för bevarande och användning av de områden som nämns i 1 punkten samt som befinner sig i omedelbar anslutning till dem,

3) trafikordningar och andra konstruktioner, anläggningar och anordningar som behövs för vägledning av vägtrafikanterna samt

4) övriga områden, konstruktioner, anläggningar och anordningar, såsom bullerskydd och viltstängsel, som är nödvändiga för väghållningen och trafiken eller för att förebygga olägenheter av trafiken.

Till en landsväg hör en reservlandningsplats som beslutats bli ansluten till vägen samt ett område för funktioner som behövs för vägtrafik över riksgränsen.

Ett område som avses i 1 och 2 mom. bildar landsvägens vägområde. Ett vägområde vars gränser inte bestämts vid fastighetsför rättning sträcker sig två meter från yttre kanten av diket eller, där dike saknas, från vägslänten eller vägskärningen.

6 §

Landsvägsfärjor

Till en landsväg hör också färja med färjeled och färjeläge. En färja kan styras med hjälp av styrlinor eller annan ersättande anordning som Sjöfartsverket har godkänt (*vajerfärja*) eller vara en frigående färja.

För frigående färjor gäller vad som särskilt bestäms om dem. För färjor gäller dessutom i tillämpliga delar vad som i sjölagen (674/1994) och med stöd av den föreskrivs

om handelsfartyg. En förare en vajerfärja skall ha tillräckligt god hälsa och tillräckliga kunskaper och färdigheter för att kunna köra vajerfärjan och sköta maskineriet samt tillräckliga kunskaper om reglerna inom sjötrafiken. Sjöfartsverket utfärdar närmare bestämmelser om förarens behörighet och det intyg som krävs av föraren. Sjöfartsverket beslutar om besiktning av vajerfärjor och väghållningsmyndigheten om vajerfärjans bemanning.

Färjorna trafikerar i regel utan tidtabell. Väghållningsmyndigheten kan av trafikmässiga skäl besluta att en färja trafikerar enligt tidtabell. I beslutet skall samtidigt anges grunderna för fastställandet av tidtabell. Innan saken avgörs skall väghållningsmyndigheten ge dem som direkt berörs av färjtrafiken tillfälle att framföra sina åsikter i saken samt begära utlåtande av kommunen i fråga och vid behov också av andra myndigheter. Väghållningsmyndigheten skall kungöra beslutet och tidtabellen skall läggas fram i omedelbar närhet av färjeläget.

Närmare bestämmelser om tillsynen över färjor, körordningen till en färja, prioriterade transporter och annan vägtrafik, körande av en vajerfärja när den är frikopplad från styrlinan, åtgärder som föranleds av korsningar mellan färjeled och allmän farled, läkarintyg som krävs av föraren av en vajerfärja och utrustningen vid ett färjeläge.

7 §

Biområden

Till landsvägar hänförs såsom deras biområden områden utanför vägområdena där väghållningsämnen för byggande och underhåll av landsvägar tas samt tekniska underhållsområden som behövs för landsvägen och väghållningen.

8 §

Serviceområden

På ett parkeringsområde som avses i 5 § 1 mom. får placeras anläggningar, anläggningar och byggnader för kiosk samt på en rastplats

även för kafé, restaurang, bränsledistribution, motorfordonsservice och annan service för vägtrafikanterna. Utöver vad som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) krävs väghållningsmyndighetens samtycke för placering av anordningar, anläggningar och byggnader.

Väghållningsmyndigheten skall vid behov ingå avtal om användning och byggande av ett område och om idkande av affärsverksamhet där samt om eventuell ersättning till staten för att på området kunna placera anordningar, anläggningar och byggnader som hör till serviceområdet. Väghållningsmyndigheten skall för uppgörande av avtalet begära anbud från tillförlitliga, solida och yrkeskunniga företagare. Avtal skall ingås med den företagare som inom utsatt tid lämnat det anbud som med hänsyn till kraven på trafik och turism samt den servicenivå som områdets användningsändamål förutsätter total-ekonomiskt sett är förmånligast. Avtalet får inte utan väghållningsmyndighetens samtycke överföras på någon annan.

9 §

Väghållning

Väghållning omfattar planering, byggande och underhåll av landsväg samt trafikförvaltning. Med byggande av väg avses anläggande av ny väg och förbättring av väg.

10 §

Väghållare och kostnader för väghållningen

Väghållare är staten, som varar för väghållningen och kostnaderna för den samt utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen.

Av särskilda orsaker, till exempel om väghållningen sköts så att den till kvalitet eller omfattning håller en högre standard än vad den allmänna trafiken eller anpassningen av vägen till miljön kräver, kan också någon annan än väghållaren enligt avtal delta i kostnaderna för väghållningen eller vidta någon åtgärd som hänför sig till väghållningen.

11 §

Väghållningsmyndighet

Väghållningsmyndighet är Vägförvaltningen, som handhar de uppgifter som ankommer på väghållaren och för talan i ärenden som gäller väghållningen. Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas att även någon annan statlig myndighet är väghållningsmyndighet, om det med tanke på väghållningen skall anses ändamålsenligt.

12 §

Färjeavgifter

Att använda landsväg är avgiftsfritt. För användning av frigående färja kan dock avgift föreskrivas genom förordning av kommunikationsministeriet. Avgiften skall grunda sig på kostnaderna för användningen av färjan. Avgiften kan vara lägre än självkostnadsvärdet. Då avgift fastställs kan fordonskategori och tidpunkt för användning av färjan beaktas.

13 §

Byggande av landsväg

En landsväg förbättras när den allmänna trafiken så kräver eller i syfte att avlägsna eller minska olägenheter av trafiken eller om markanvändningen så kräver. En ny landsväg anläggs om det existerande landsvägsnätet inte längre svarar mot den allmänna trafikens eller markanvändningens behov och dessa behov inte kan tillfredsställas ändamålsenligt genom förbättrande av vägen eller annat utvecklande av trafiksystemet eller olägenheterna av trafiken inte kan avlägsnas eller i tillräcklig utsträckning minskas.

En landsväg skall byggas så att dess syfte nås på ett så förmånligt sätt om möjligt utan att någon tillfogas större skada eller olägenhet än nödvändigt. Vid byggandet skall speciell hänsyn tas till trafiksäkerheten, vägens trafikmässiga och tekniska funktionsförmåga och miljöaspekterna. En landsväg får inte byggas i strid med en plan med rättsverkligheter.

14 §

Ändrande av enskild väg till landsväg samt landsvägar på detaljplaneområden

En enskild väg ändras till landsväg när förutsättningarna enligt 13 § 1 mom. för anläggande av en ny landsväg så kräver. I 83 § 4 mom. markanvändnings- och bygglagen bestäms för hurdana landsvägar ett trafikområde anvisas inom ett detaljplaneområde kan.

När en enskild väg eller en gata ändras till landsväg uppkommer för vägghållaren rätt till område för enskild väg eller gatuområde enligt 57 § 2mom. eller 58 § 3 mom.

15 §

Fastigheter och enskilda vägar

Vad som i denna lag och med stöd av den föreskrivs om en fastighet tillämpas även på ett outbrutet område och på fastigheters samfällda område.

Med enskild väg avses i denna lag även en sådan väg eller anslutning som kan jämföras med enskild väg och på vilken lagen om enskilda vägar (358/1962) inte tillämpas.

2 kap.

Planering av landsväg

16 §

Rätt till utredning

När vägghållningsmyndigheten har beslutat att inleda utarbetandet av en utredningsplan eller en vägplan skall utredningsarbeten tillåtas på fastigheten. För detta ändamål får på fastigheten utföras mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning eller markundersökning eller annan förberedande åtgärd. I samband med utredningen får ingrepp i annans rätt inte göras i högre grad än vad som är nödvändigt för att uppnå resultat av undersökningen och ägaren eller rättsinnehavaren får inte åsamkas onödiga störningar.

När upprättandet av en utredningsplan eller en vägplan samt utredningar som har samband ned den inleds skall kommunen under-

rättas om det. Dessutom skall genom kungörelse eller på annat lämpligt sätt de personer underrättas som nämns i 27 § 1 mom. och dessa personer har rätt att vara närvarande vid utredningarna och framföra sin åsikt i saken.

17 §

Planering av väg och områdesanvändning

Utredningsplanen och vägplanen skall grunda sig på en plan med rättsverkningar i enlighet med markanvändnings- och bygglagen i vilken landsvägens sträckning och dess förhållande till övrig områdesanvändning har klarlagts. På ett område för vilket en plan med rättsverkningar håller på att utarbetas eller ändras kan åtgärder vidtas i syfte att utarbeta en utredningsplan eller en vägplan som grundar sig på målen för planen med rättsverkningar.

De riksomfattande målen för områdesanvändning samt landskapsplaner och generalplaner skall beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen. En utredningsplan och en vägplan får inte godkännas i strid med en plan med rättsverkningar.

Utan hinder av vad som bestäms i 1 mom. kan en landsväg planeras, om vägens sträckning och förhållande till övrig områdesanvändning med beaktande av vägens karaktär också utan en plan kan klarläggas i tillräcklig omfattning i samarbete med kommunen, förbundet på landskapsnivå och den regionala miljöcentralen.

En utredningsplan och en vägplan upprättas med iakttagande av vad som bestäms i naturvårdslagen (1096/1996) och med stöd av den.

Planeringen av vägen skall vid behov dessutom grunda sig på planeringen avseende utvecklandet av trafiksystem.

18 §

Utredningsplan

En utredningsplan skall utarbetas, såvida inte projektets verkningar är ringa eller vägens sträckning och dess verkningar redan i tillräcklig mån har avgjorts i en detaljplan el-

ler i en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan skall alltid upprättas inom projekt på vilka bedömningsförfarandet enligt 2 kap. lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) tillämpas.

19 §

Utredningsplanens innehåll

En utredningsplan skall innehålla en utredning av behovet av landsvägen samt av de alternativ som granskats, de grundläggande trafikmässiga och tekniska lösningarna för vägen, vägens ungefärliga sträckning samt en bedömning av verkningarna av vägen, såsom verkningar på väg- och trafikförhållandena, trafiksäkerheten, markanvändningen, fastighetsstrukturen och miljön samt på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel. Möjligheterna att avlägsna eller lindra menliga verkningar samt en preliminär kostnads-kalkyl skall också presenteras i planen.

20 §

Utredningsplanens rättsverkningar

Utredningsplanen tjänar till ledning vid utarbetandet av en vägplan. När beslutet om godkännande av utredningsplanen delgetts och vunnit laga kraft, skall det vid behandlingen av en ansökan om tillstånd att uppföra en byggnad ses till att genomförandet av utredningsplanen inte försvåras, om tillståndet beviljas. Om förutsättningarna för att bevilja bygglov i övrigt föreligger, skall tillståndet beviljas i det fall att vägran skulle åsamka sökanden betydande olägenhet och väghållaren inte löser in området eller betalar ersättning för olägenheten (*villkorlig bygginskränkning*).

En bygginskränkning gäller till dess beslutet om godkännande av utredningsplanen har förfallit i enlighet med 31 § 1 eller 2 mom.

21 §

Vägplan

Innan en landsväg byggs skall en vägplan utarbetas och godkännas. En vägplan är dock

inte nödvändig när det är fråga om sådan förbättring av en landsväg som har ringa verkningar, om inte tillskottsområde tas för projektet eller om fastighetens ägare eller med ägare jämförlig innehavare skriftligen har samtyckt till att tillskottsområde tas.

22 §

Vägplanens innehåll

I vägplanen för byggande av landsväg skall vägens sträckning och höjdläge samt tvärsektion anges så att vägområdet kan utmärkas i terrängen. Till vägplanen skall fogas en bedömning av vägens verkningar samt de åtgärder anges som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som vägen medför. I planen skall i mån av möjlighet ägandeförhållandena beträffande marken beaktas. I vägplanen skall vägens skydds- och frisiktsområden framgå samt det huruvida mark reserveras för framtida breddning av vägen. Till planen skall fogas en uppskattning av kostnaderna för byggandet av vägen.

Om landsvägen till följd av förbättring får en ny sträckning och vägen för den gamla sträckningens vidkommande bibehålls som landsväg eller används för andra vägändamål, skall bestämmelser om detta ingå i vägplanen. Är vägen avsedd att vara motorväg, motortrafikled eller annan sådan väg där endast trafik av visst slag är tillåten eller om trafiken i övrigt permanent begränsas, skall bestämmelser om detta ingå i vägplanen.

23 §

Biområden och särskilda rättigheter som vägarbetet kräver

Av vägplanen skall framgå biområdena och de vägförbindelser som behövs för användning av dem.

Om det i samband med byggandet av en landsväg är nödvändigt att för den tid under vilken vägarbetet pågår grunda rätt att ta väghållningsämne i begränsad mängd, att lägga upp marksubstanser som uppstår i vägarbetet, att använda ett område som tillfällig farväg, upplagsområde eller dylikt område eller grunda rätt att använda eller anlägga

ga en enskild väg för väghållningsändamål, kan om detta bestämmas i vägplanen, i vilken skall anges det område eller den väg som behövs för ändamålet.

24 §

Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utloppsdiken i vägplanen

I syfte att främja trafiksäkerheten på en landsväg och landsvägens förmedlingskapacitet kan i vägplanen ges bestämmelser om eller förbud mot anslutning av enskilda vägar till landsvägen och användningen av anslutningar till landsvägen. Bestämmelser och förbud som här avses kan också ges i fråga om sådana anslutningar som används uteslutande för körslor inom lant- eller skogsbruket (*lantbruksanslutningar*).

Om användningen av en befintlig anslutning till en enskild väg eller en lantbruksanslutning förbjuds i vägplanen, skall i planen bestämmas om anordnande av en ny vägförbindelse, varvid det vid behov kan bestämmas att en enskild väg eller en anslutning skall byggas på väghållningsmyndighetens bekostnad eller att rätt skall grundas till en befintlig enskild väg eller till en väg eller ett vägavsnitt som dragits in eller upphört som landsväg.

Är det för torrläggning av ett väg- eller biområde nödvändigt att grunda rätt att hålla ett utloppsdike på någon annans mark eller rätt att leda avrinningsvatten till någon annans dike eller bäck, skall om detta bestämmas i vägplanen, i vilken det område som behövs för utloppsdiket skall anges. I fråga om utloppsdiken gäller i övrigt vad som föreskrivs om dikning i vattenlagen (264/1961).

25 §

Vägplan i särskilda fall

En vägplan skall utarbetas och godkännas när en enskild väg eller en gata ändras till landsväg eller när en landsväg dras in utom i det fall att det sker i samband med byggande av landsväg.

En vägplan kan även utarbetas och god-

kännas enbart för att bestämma ett vägområde, grunda ett biområde för att gälla enskilda vägar med anslutning till en landsväg samt landsvägsanslutningar eller för att på ett bestående sätt begränsa trafiken.

26 §

Vägplanens rättsverkningar

En godkänd vägplan berättigar till inlösen av de områden och rättigheter som anges i vägplanen.

När en godkänd vägplandelgivits genom offentlig delgivnings, skall vad som bestäms i 44 och 45 § om hållande av byggnader på en landsvägs skydds- och frisiktsområden på motsvarande sätt tillämpas vid uppförande av byggnader på områden för vägändamål utanför detaljplaneområdet samt på de områden som nämns i sagda paragrafer.

Om det i vägplanen reserverats område för en framtida breddning av vägen gäller vad som i 20 § 1 mom. bestäms om byggande på ett sådant område. En bygginskränkning för ett sådant område förfaller, om utarbetandet av en vägplan för breddning av vägen inte har påbörjats inom åtta år från utgången av det år under vilket den vägplan som innefattar reservering av området godkänns.

27 §

Växelverkan

När en utredningsplan och en vägplan utarbetas, skall fastighetsägare och övriga sakägare samt de, vilkas boende, arbete eller övriga förhållanden planen kan inverka på, ges möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planen och skriftligen eller muntligen framföra sin åsikt i saken.

Innan planen godkänns skall de i 1 mom. nämnda intressenterna ges möjlighet att göra en anmärkning med anledning av planen. Kommunen skall i detta syfte hålla utredningsplanen och vägplanen offentligt framlagda under 30 dagar. Anmärkningarna mot planen skall ges in till kommunen före utgången av den tid under vilken planen är framlagd. Kommunen skall till väghåll-

ningsmyndigheten lämna sitt utlåtande om den plan som varit framlagd och framställda anmärkningar mot den samt de anmärkningskrifter som lämnats in. Kommunen skall kungöra framläggandet av planen samt på vilket sätt och inom vilken tid anmärkningar kan göras på det sätt som kommunala tillkännagivanden kungörs i kommunen i fråga. Vaghållningsmyndigheten skall sända ett skriftligt meddelande om att planen lagts fram till de ägare eller innehavare av fastigheter inom planens verkningssområde som är bosatta i annan kommun och är nämnda i handlingarna eller annars är kända.

De som gjort en anmärkning och som skriftligen har bett om att bli underrättade och samtidigt uppgett sin adress skall underrättas om vaghållningsmyndighetens motiverade ställningstagande till den anmärkning som gjorts.

Vaghållningsmyndigheten skall begära utlåtande om utredningsplanen och om vägplanen av de regionala miljöcentraler, förbund på landskapsnivå och kommuner, vars område planen riktar sig mot eller på vars område verkningar av planen i övrigt visar sig. Vaghållningsmyndigheten skall begära utlåtande av en andra myndigheter om det med tanke på prövningen av beslutet är nödvändigt.

Om det är nödvändigt att ändra en vägplan som varit offentligt framlagd och ändringens verkningar bedöms vara obetydliga, kan ett enklare förfarande iaktas än vad som föreskrivs i 2—4 mom.

Närmare bestämmelser om förfarandet för växelverkan utfärdas genom förordning av statsrådet.

28 §

Förfarande vid vägprojekt av ringa betydelse

Gäller vägplanen en sådan smärre förbättring av landsväg som inte nämnvärt ändrar lokala trafikförhållanden och vars verkningar också i övrigt är ringa, kan ett enklare förfarande än vad som föreskrivs i 27 § iaktas. Om en vägplan inte läggs fram skall ägaren eller innehavaren av fastigheten dock på något annat sätt ges möjlighet att göra anmärkning och utlåtande begäras av kommunen.

29 §

Förfarande vid miljökonsekvensbedömning

Till en utredningsplan som gäller ett vägprojekt enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning skall fogas en konsekvensbeskrivning enligt nämnda lag. Till den del konsekvensbeskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som behövs för tillämpningen av denna lag skall det inte krävas en ny utredning om samma sak.

Av utrednings- och vägplanen skall framgå på vilket sätt den bedömning som avses i 1 mom. har beaktats i planen.

När det bedömningsförfarande som anges i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning har tillämpats på utredningsplanen, tillämpas det inte när en vägplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen.

30 §

Ändring av planerna

Om det är nödvändigt att ändra en godkänd utredningsplan eller vägplan gäller i tillämpliga delar vad som i denna lag och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den föreskrivs om ny utredningsplan och vägplan. I en godkänd vägplan kan dock göras ändringar som till sina verkningar är obetydliga och som vaghållningsmyndigheten i samband med genomförandet av planen prövar vara nödvändiga och ändamålsenliga.

31 §

Planernas giltighetstid

Utarbetandet av en vägplan skall inledas inom åtta år från utgången av det år under vilket utredningsplanen för projektet har godkänts. I annat fall förfaller beslutet om godkännande av utredningsplanen. Utarbetandet av en vägplan anses ha påbörjats när detta kungjorts enligt 16 § 2 mom.

Beslutet om godkännande av en utredningsplan förfaller även till den del en vägplan som har gjorts upp enligt planen har godkänts och beslutet om godkännande har

vunnit laga kraft.

Beslutet om godkännande av en vägplan förfaller, om vägarbete inte har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket vägplanen godkändes. Vaghållningsmyndigheten kan förlänga giltighetstiden med högst fyra år och kommunikationsministeriet av särskilda skäl med ytterligare en period på fyra år. Vägarbetet anses ha påbörjats när det område som behövs för vägändamålen har tagits i vaghållarens besittning i enlighet med 56 §.

32 §

Uppföljning

Vaghållningsmyndigheten skall systematiskt vägprojektets upp uppskattade och övriga verkningar och utnyttja resultaten av uppföljningen vid bedömningen av projektets verkningar och vid valet av planeringslösningar.

3 kap.

Underhåll av landsväg, tillfälliga trafikar-rangemang samt anslutningar och övriga åtgärder som gäller landsvägen

33 §

Underhåll

En landsväg skall hållas i ett tillfredsställande skick med hänsyn till allmän trafik. Vid bestämmandet av nivån på underhållet beaktas trafikvolymen och arten av trafik, vägens trafikmässiga betydelse samt väderleken och förutsebara förändringar i väderleken, tiden på dygnet och övriga omständigheter.

I fråga om underhållet skall utöver trafikens funktionsförmåga och trafiksäkerheten dessutom miljöhänsyn beaktas.

34 §

Begränsat underhåll

Vaghållningsmyndigheten kan av särskilda skäl besluta att en viss landsväg eller en viss

del av en landsväg inte hålls i det skick som avses i 33 §. En sådan väg eller del av en väg stängs av för allmän trafik och avstängningen anvisas med vägmärke.

Vaghållningsmyndigheten kan besluta att en del av en viss gångbana eller cykelbana eller av en kombinerad eller parallell cykelbana och gångbana vilka hör till en landsväg hålls i skick utan halkbekämpning.

35 §

Tillfälligt trafikförbud eller tillfällig begränsning av trafiken

Om det finns risk för att fordonstrafik skadar en landsväg som till följd av tjallossning, regn eller annan dylik orsak till sin konstruktion har försvagats, kan vaghållningsmyndigheten tills vidare eller för viss tid förbjuda eller begränsa trafiken på vägen eller en del av denna.

36 §

Tillfällig farväg

Förhindras trafiken på en landsväg till följd av att vägen rasat eller av någon annan oförutsedd orsak eller till följd av exceptionella naturförhållanden, har vaghållningsmyndigheten rätt att på annans mark ordna tillfällig farväg tills hindret avlägsnats. Innan förbindelsevägen ordnas skall fastighetens ägare eller innehavare om möjligt beredas tillfälle att bli hörd.

37 §

Anslutning till landsväg

Utan hinder av förbud och bestämmelser som avses i 24 § 1 mom. kan vaghållningsmyndigheten tillåta anslutning av en enskild väg till en landsväg som är underkastad förbud eller användning av en förbjuden anslutning eller ändring av anslutningens användningsändamål, om ändamålsenlig användning av en fastighet kräver det och trafiksäkerheten inte äventyras av anslutningen eller användningen av den. Om fastigheten behöver en lantbruksanslutning skall tillstånd beviljas för att anlägga en sådan i anslutning till en

väg som avses i detta moment, om trafiksäkerheten inte äventyras av anslutningen och dess läge. Tillståndet kan förenas med nödvändiga villkor.

Tillstånd för att ansluta en enskild väg till någon annan väg än en landsväg som avses i 1 mom. skall beviljas, om anslutningen behövs för nyttjandet av en fastighet och anslutningen och dess läge är sådana att trafiksäkerheten inte äventyras av anslutningen eller användningen av den. Tillståndet kan förenas med nödvändiga villkor. En lantbruksanslutning får enligt väghållningsmyndighetens anvisningar anslutas till en väg som nämns i detta moment, såvitt trafiksäkerheten inte äventyras. Väghållningsmyndigheten skall i god tid underrättas om anläggandet av en sådan anslutning innan åtgärder vidtas.

Om det i syfte att anlägga en snöskoterled eller annan därmed jämförbar förbindelseväg som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) är nödvändigt att på vägområdet anlägga ett övergångsställe för korsande av landsvägen, kan väghållningsmyndigheten bevilja tillstånd för denna åtgärd, om övergångsstället inte äventyrar trafiksäkerheten eller är till förfång för väghållningen. Tillståndet kan förenas med nödvändiga villkor.

Det som föreskrivs i 1—3 mom. gäller inte motorvägar eller motortrafikleder eller de nationellt viktiga stomvägar som avses i 4 § 3 mom. och för vilka bestämmelser om tillträde kan ges endast i vägplanen.

38 §

Anläggande, underhåll eller ändring av anslutning eller övergångsställe

Väghållare som svarar för en enskild väg och innehavare av en lantbruksanslutning är skyldiga att anlägga sin anslutning och hålla den i skick enligt väghållningsmyndighetens anvisningar så att den inte äventyrar trafiksäkerheten eller är till förfång för underhållet av landsvägen.

Om en redan befintlig anslutning eller lantbruksanslutning till en enskild väg till följd av ändrat nyttjande äventyrar trafiken eller är till förfång för underhållet av landsvägen, är den väghållare som svarar för den enskilda

vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen skyldig att enligt väghållningsmyndighetens anvisningar ändra anslutningen så att den fara eller olägenhet som anslutningen förorsakar avlägsnas eller minskas samt att vid behov ansöka om nytt tillstånd för anslutningen. Om den väghållare som svarar den enskilda vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen försummar denna skyldighet, kan väghållningsmyndigheten besluta att nämnda arbeten utförs på hans bekostnad.

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller i fråga om en landsvägskorning också den som håller en snöskoterled eller en därmed jämförbar vägförbindelse.

39 §

Avskärande av en enskild väg, en gata eller snöskoterled

Om en landsväg byggs så att den skär av en befintlig enskild väg eller att tillträdet till landsvägen från en befintlig enskild väg eller från en lantbruksanslutning försvåras betydligt, skall väghållningsmyndigheten på egen bekostnad utföra de arbeten jämte anordningar som behövs för att dra den enskilda vägen över landsvägen eller ansluta den enskilda vägen eller lantbruksanslutningen till landsvägen.

Vad som i 1 mom. bestäms om enskild väg gäller även gator och snöskoterleder.

40 §

Indragning av anslutning

I samband med byggandet av en landsväg avlägsnar väghållningsmyndigheten på egen bekostnad en anslutning som är förbjuden i vägplanen eller förhindrar användningen av anslutni

Väghållningsmyndigheten kan besluta att på egen bekostnad avlägsna en anslutning som står i strid med detaljplanen eller förhindra användningen av den, när en godtagbar ersättande förbindelseväg har ordnats. Innan beslut fattas skall den ifrågavarande fastighetens ägare eller innehavare ges möjlighet att bli hörd, och om anslutningen används allmänt för trafik, skall ärendet kungö-

ras.

41 §

Avstängning av landsväg med bom

På en landsväg får endast hållas en sådan bom som är nödvändig med tanke på trafiksäkerheten eller väghållningen eller på grund av tull- eller gränsbevakningen. Bommen skall svara mot väghållningens och trafiksäkerhetens krav och den skall byggas och underhållas ändamålsenligt genom försorg av den som ansvarar för anordningen och på hans bekostnad. Bestämmelser om bom vid en plankorsning mellan landsväg och järnväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

42 §

Arbete på vägområde samt placering av anläggningar och anordningar på vägområde

Arbete på vägområde samt placering av anläggningar, ledningar och andra anordningar på vägområde kräver tillstånd av väghållningsmyndigheten. Tillstånd kan beviljas om åtgärden inte äventyrar trafiksäkerheten eller är till förfång för väghållningen. Den som beviljats tillstånd är skyldig att uppföra anläggningen eller anordningen och underhålla den enligt väghållningsmyndighetens föreskrifter. Om nyttjandet av anläggningen eller anordningen orsakar fara för trafiken eller är till förfång för väghållningen är tillståndsinnehavaren skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som väghållningsmyndigheten kräver eller flytta på eller avlägsna anläggningen eller anordningen.

Om tillstånd inte krävs, grund av bestämmelser i någon annan lag, skall väghållningsmyndigheten underrättas om saken i god tid innan åtgärder vidtas.

43 §

Korsning mellan särskild vinterväg och farled

Om en särskild vinterväg som korsar en allmän farled för fartygstrafik vintertid avskärs på grund av att en rädda öppnas i isen, skall väghållningsmyndigheten i mån av

möjlighet lägga ut en bro eller sätta in en färja eller på annat sätt dra försorg om de åtgärder som krävs i syfte att trygga trafiken och leda den över farleden.

En enskild farled får inte utan väghållningsmyndighetens medgivande öppnas så att den skär av en särskild vinterväg. Den som öppnat farleden eller använder den är skyldig att ställa i ordning och underhålla en nödvändig anordning för överfart.

4 kap.

Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför landsvägsområdet

44 §

Skyddsområde

Skyddsområdet sträcker sig 20 meter från mittlinjen av landsvägens körbana eller, om det finns flera körbanor, från den närmaste körbanans mittlinje. På en angiven väg eller del av väg kan i vägplanen av särskilda skäl anvisas ett kortare avstånd än 20 meter eller avståndet förlängas till högst 50 meter. I fråga om en reservlandningsplats som hör till vägen kan avståndet förlängas till högst 300 meter och i längdriktning med 750 meter i vardera ändan av landningsplatsen.

Byggnader får inte finnas på ett skyddsområde. Väghållningsmyndigheten har då trafiksäkerheten så kräver samt vid reservlandningsplats även av flygsäkerhetsskäl rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområde.

45 §

Frisiktsområde

Där en landsväg bildar en kurva eller till vägen ansluter sig en annan landsväg eller en viktig enskild väg eller vägen korsas av järnväg, är det förbjudet att även utanför skyddsområdet hålla byggnader inom ett område som med hänsyn till trafiksäkerheten bör vara fritt från hinder som skymmer sikten (*frisiktsområde*).

Väghållningsmyndigheten har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och markhinder som skymmer nödvändig sikt

och därför äventyrar trafiksäkerheten.

46 §

*Anläggningar och anordningar utanför väg-
området*

Upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar får inte finnas inom en landsvägs skydds- eller frisiktsområde, om de eller användningen av dem orsakar fara för trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen.

47 §

Rätt att bevilja undantag

Väghållningsmyndigheten kan av särskilda skäl bevilja undantag från förbud som avses i 44—46 § om den bedömer att trafiksäkerheten inte äventyras och väghållningen inte försakas annan än högst en obetydlig olägenhet. Beslutet om undantag kan förenas med nödvändiga villkor.

48 §

Undantag från begränsningar

Bestämmelserna i 44—47 § tillämpas inte om växtligheten har planterats eller tagits under särskild omvårdnad eller om en byggnad, ett upplag, ett stängsel eller en annan anläggning eller anordning har uppförts innan nyttjanderätten till området blivit underkastad begränsningar enligt nämnda paragrafer eller motsvarande begränsningar om avses i tidigare lag.

Om växtlighet som nämns i 1 mom. eller en byggnad, anläggning eller anordning äventyrar trafiksäkerheten eller är till förfång för väghållningen kan väghållningsmyndigheten besluta att de avlägsnas eller flyttas eller att en nödvändig ändring görs på den. Vidtar inte ägaren åtgärden inom utsatt, skälig tid har väghållningsmyndigheten rätt att utföra den på egen bekostnad.

Vad som bestäms i 44—47 § samt i 1 och 2 mom. i denna paragraf gäller inte en byggnad inom ett detaljplaneområde eller avlägsnandet av växtlighet som med hänsyn till miljön

är av speciell betydelse.

49 §

*Förfarande vid avlägsnande av växtlighet
och markhinder*

Innan väghållningsmyndigheten börjar avlägsna växtlighet som avses i 44 § 2 mom. och 45 § 2 mom. eller markhinder som avses i det sistnämnda lagrummet skall den ifrågasvarande fastighetens ägare eller innehavare underrättas eller saken kungöras i god tid innan åtgärden vidtas. Fastighetsägaren kan om han så önskar själv ombesörja åtgärden enligt anvisning av väghållningsmyndigheten.

50 §

*Placeringen av obetydliga anordningar och
konstruktioner*

Ägare eller innehavare av en fastighet eller ett området skall tillåta att vägmärken och andra trafikanordningar samt obetydliga delar av landsvägskonstruktionen placeras på fastigheten eller området. Anordningarna och konstruktionerna placeras med iakttagande av bestämmelserna i 163 § markanvändnings- och bygglagen.

Om överenskommelse om ersättningar för placering av anordningar och konstruktioner inte nås, behandlas och avgörs ersättningsfrågan vid landsvägsförrättning.

51 §

Snöskärm och uppläggning av snö

Väghållningsmyndigheten har rätt att anlägga en tillfällig eller fast snöskärm utanför vägområdet, om detta är nödvändigt för att förhindra anhopning av snö på vägen. Inom bebott område får en fast snöskärm anläggas endast med tillstånd av fastighetens ägare eller innehavare eller i annat fall med den kommunala byggnadstillsynsmyndighetens tillstånd. Tillstånd kan beviljas om snöskärmen behövs för att hålla landsvägen i tillfredsställande skick med hänsyn till den allmänna trafiken och skärmen eller hållande av skärmen inte är till betydande förfång för fas-

tigheten.

Väghållningsmyndigheten har rätt att i samband med underhåll av landsvägen placera snö från landsvägsområdet också utanför vägområdet.

52 §

Reklam och annonsering invid vägarna

Utomhusreklam som är avsedd för vägtrafikanter på en landsväg får inte sättas upp utanför ett detaljplane område på ett trafikområde som avses i 83 § 4 mom. markanvändnings- och bygglagen inom ett detaljplaneområde. Väghållningsmyndigheten kan bevilja undantag från detta förbud, om det med tanke på trafikinformation eller turism eller av annat sådant skäl kan anses nödvändigt.

Det förbud som avses i 1 mom. gäller inte mötes-, informations- eller nöjesevenemang eller annat sådant evenemang. Inte heller gäller det annonsering som hänför sig till val eller folkomröstning eller annonsering på en byggnad eller, dess närhet om den verksamhet som bedrivs eller de produkter som säljs där.

Reklamaffischer och annonser skall utarbetas och sättas upp så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen. Innan beslut som gäller uppsättande av en reklamaffisch fattas skall väghållningsmyndigheten begära utlåtande av den regionala miljöcentralen och kommunen.

5 kap.

Förvärv av områden samt ersättningar

53 §

Landsvägsförrättning

Inlösen av de områden och rättigheter som behövs för vägändamål utförs vid en landsvägsförrättning och vid inlösen iakttas vad som bestäms i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977),

nedan inlösningslagen, om inte något annat följer av denna lag.

Förrättningsingenjören kan verkställa en landsvägsförrättning utan gode män, om ingen av sakägarna fordrar att gode män anlitas detta och förrättningen inte gäller ersättningar.

54 §

Inledande av landsvägsförrättning

Väghållningsmyndigheten har rätt att med stöd av 26 § 1 mom. ansöka om vägförrättning när en godkänd vägplan har vunnit laga kraft eller kan verkställas trots besvär eller på grundval av skriftligt samtycke som avses i 21 §.

55 §

Sakägare vid landsvägsförrättning samt ersättning av miljöskador

Sakägare vid en landsvägsförrättning är sökanden och andra personer vars rätt eller fördel direkt berörs av förrättningen. För olägenhet eller skada som byggandet eller användningen av vägen medför kan, om så yrkas, bestämmas ersättning utan hinder av 38 § inlösningslagen.

Om ersättning för miljöskador enligt lagen om ersättning för miljöskador (737/1994) vid landsvägsförrättning gäller vad som föreskrivs i nämnda lags 12 §.

56 §

Besittningstagande

De vägområden som anvisats i en vägplan och de övriga områden som i vägplanen anvisats väghållaren samt de rättigheter som skall grundas tas i väghållarens besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdesyn i samband med landsvägsförrättningen. I väghållarens besittning tas det område för som i vägplanen anvisats för en enskild väg eller för en anslutning till dess att vägen eller anslutningen har anlagts. I samband med besittningstagandet får väghållaren rätt att an-

vända områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i vägplanen utan hinder av andra rättigheternas som hänför sig till fastigheten.

Om besittningstagandet medför påföljd som avses i 57 § 2 mom. inlösningslagen, kan inlösningskommissionen på yrkande av den som saken gäller bestämma att besittningstagandet till denna del får ske tidigast när en tidsperiod på högst tre månader, utsatt av kommissionen, har förflutit sedan förskottsersättning eller den ersättning som bestämts vid den förrättning som avses i 62 § 2 mom. har betalats till den som saken gäller.

Vid vägförbättring som avses i 21 § och som bedöms ha ringa verkningar kan besittningstagande ske enligt avtal. Efter besittningstagandet skall väghållningsmyndigheten dock utan dröjsmål ansöka om landsvägsförrättning.

Om överenskommelse inte nås om att avlägsna egendom från ett område som tagits i besittning, skall väghållningsmyndigheten för ägaren eller innehavaren av den egendom som skall avlägsnas fastställa en skälig och med tanke på vägarbetet lämplig tidsfrist, efter vars utgång egendomen avlägsnas genom väghållningsmyndighetens försorg. Väghållningsmyndigheten skall innan egendomen avlägsnas i mån av möjlighet underrätta egendomens ägare eller innehavare om detta.

57 §

Fastställande av föremålet för inlösnings samt uppkomst av äganderätt till vägområdet

I ett beslut om inlösen fastställs föremålet för inlösningsen enligt vägplanen eller i ett skriftligt samtycke enligt i 21 §, vid behov enligt väghållningsmyndighetens anvisningar. En mindre avvikelse från vägplanen kan av särskilda skäl göras. Vid landsvägsförrättning enligt 75 § 2 mom. fastställs föremålet för inlösningsen enligt 5 § 3 mom., vid behov enligt väghållningsmyndighetens anvisningar.

Ett område som fastställts som vägområde övergår efter att beslutet om inlösen vunnit laga kraft i väghållarens ägo, såvitt väghållaren inte sedan tidigare äger området.

58 §

Grundande av vägrätt

När en landsväg på en fastighets område löper i en tunnel, på en bro, på en fördämning, ovanpå eller under en betongplatta eller när det i en plan med rättsverkningar anvisats byggande ovanför eller under vägen, grundas för väghållaren vägrätt till vägområdet enligt vad som bestäms i vägplanen i stället för äganderätt enligt 57 § 2 mom. Dras en landsväg över ett annat område än ett sådant som ligger inom en inlösningsenhet som tillhör väghållaren, grundas för väghållaren vägrätt till vägområdet.

Efter att beslutet om inlösen vunnit laga kraft uppkommer för väghållaren en sådan vägrätt till ett biområde enligt 7 § som motsvarar områdets användningsändamål.

Vägrätt är en sådan bestående och obegränsad rätt att använda ett väg- eller biområde som riktar sig mot en fastighet. Närmare bestämmelser om vägrätternas omfattning och innehåll kan tas in i vägplanen.

59 §

Upphörande av rättigheter

När ett vägområde övergår i väghållarens ägo eller när väghållaren fått vägrätt förfaller inteckningar och övriga särskilda rättigheter som hänför sig till väg- och biområdet.

Vid en landsvägsförrättning kan dock beslutas om att en särskild rättighet hålls i kraft, förutsatt att rättigheten och utövandet av den inte orsakar fara för trafiksäkerheten eller är till förfång för väghållningen och att en rättighet som hålls i kraft inte heller äventyrar fastighetssystemets klarhet.

60 §

Utloppsdiken

För väghållaren grundas servitutsrätt till ett område som i vägplanen anvisats för utloppsdike.

Om överenskommelse om gemensam dik-

ning inte träffas vid en landsvägsförrättning eller om andra särskilda skäl föreligger, kan dikningsfrågan överföras för behandling vid en dikningsförrättning enligt vattenlagen, vid vilken vid behov kan göras mindre avvikelser från det läge för utloppsdiket som anges i vägplanen.

Om ett utloppsdike efter det att det har lagts föranleder skada eller olägenhet och överenskommelse inte träffas om ersättningsarna, behandlas ärendet i enlighet med vattenlagen.

61 §

Märkning av skydds- och frisiktsområden

Om begränsningar enligt 44 och 45§ av användningen av områden utanför vägområdet riktar sig mot fastigheten skall dessa märkas ut på förrättningskartan och vid behov i terrängen. Begränsningen skall antecknas i fastighetsregistret.

62 §

Behandling av inlösen vid två förrättningar

Utöver vad som bestäms i 20 § inlösningslagen kan förrättningsingenjören på framställning av väghållningsmyndigheten dela upp de ärenden som gäller inlösen enligt förrättningsförordnandet för behandling vid två särskilda landsvägsförrättningar, om det på grund av antalet eller arten av de ärenden som skall avgöras eller av andra orsaker är ändamålsenligt.

Om inlösen i enlighet 1 mom. behandlas vid två särskilda förrättningar skall förrättningsingenjören efter att den första förrättningen avslutats utan särskild ansökan fortsätta med inlösen vid en ny förrättning, när behandlingen av ärendena så kräver. Förutom inlösningsärenden som inte avgjorts skall vid denna förrättning behandlas och avgöras även de ärenden som gäller sådana ändringar i föremålet för inlösen som skall göras efter att den tidigare förrättningen avslutats.

63 §

Ägoreglering

Vid en landsvägsförrättning skall behovet av ägoreglering utredas. Behovet av ägoreglering utreds och avgörs dock genom nyskifte enligt 68 § 2 mom. fastighetsbildningslagen (554/1995) i stället för vid en landsvägsförrättning, om förrättning av nyskifte har inletts vid tidpunkten för landsvägsförrättningen. Vid förrättningen av ett sådant nyskifte tillämpas bestämmelserna i 64—67 § i denna lag i tillämpliga delar utöver vad som bestäms i fastighetsbildningslagen och i 82 § inlösningslagen.

Som ägoregleringsåtgärd kan ägobyte mellan fastigheter företas eller, om detta inte kan genomföras på lämpligt sätt, ett område överföras från en fastighet till en annan mot fullt vederlag i pengar. Vad som här föreskrivs om fastigheter gäller också för en landsväg eller en del av en landsväg som dras in eller upphör som landsväg.

Beträffande ägobyte och överföring av ett område vid landsvägsförrättning gäller i tillämpliga delar vad som bestäms i 59, 65 och 66 § fastighetsbildningslagen, om inte något annat följer av 64—66 § i denna lag.

64 §

Förutsättningar för ägoreglering

Ägoreglering kan företas om

1) det är nödvändigt för att avhjälpa en sådan skadlig splittring av ägorna som en landsväg förorsakar,

2) de kostnader eller ersättningar, som i annat fall orsakas av att en ny vägförbindelse ordnas i stället för den vägförbindelse som landsvägen skär av därigenom kan undvikas eller avsevärt minskas,

3) ägobyte eller överföring av område i syfte att ge tillskottsområde till en fastighet som gränsar till landsvägen eller befinner sig på ett skydds- eller frisiktsområde, på grund av byggandet av vägen eller förbud enligt 44 och 45 § är särskilt viktiga med tanke på förbättrandet av fastighetens användbarhet eller

4) det är nödvändigt för att ett område med ringa värde som på grund av landsvägen blir avskilt skall kunna överföras till en annan fastighet som områdets ägare inte kan använda på ett ändamålsenligt sätt, men som kan användas i anslutning till den andra fastigheten.

Ägoreglering förutsätter dessutom att

1) betydande förbättring av fastighetsindelningen uppnås i det fall som nämns ovan i 1 mom. 1 punkten,

2) den inte medför betydande olägenhet för någon och

3) den inte försvårar genomförandet av detaljplanen.

För ägoreglering krävs inte samtycke av fastighetens ägare eller en innehavare av panträtt eller annan särskild rättighet som hänför sig till fastigheten.

65 §

Avtal om ägoreglering

Vid en landsvägsförrättning kan även i andra fall än de som nämns i 64 § 1 mom. till följd av byggandet av en väg och med iakttagande av vad som bestäms i 64 § 2 mom. 2 och 3 punkten företag också andra nödvändiga ägoregleringar som förbättrar fastighetsindelningen, om ägarna till fastigheterna i fråga kommer överens därom.

66 §

Ersättningar vid ägoregleringar

Vid ägoreglering värderas ett område som överförs från en fastighet till en annan separat med hänsyn till den överlåtande och den mottagande fastigheten. Om värdena avviker från varandra skall väghållaren åläggas att ersätta skillnaden.

67 §

Utvidgning av inlösen

Om användningen av en fastighet eller en del av en fastighet orsakas betydande olägenhet på grund av splittring, minskad ägo-

areal eller förbud enligt 44 och 45 § eller annan därmed jämförbar orsak och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoreglering, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den, såvitt fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten.

Väghållaren har rätt att lösa in fastigheten eller en del av den om den ersättning för olägenhet som avses i 1 mom. eller kostnaderna för att ordna en ny vägförbindelse i stället för den förbindelse som landsvägen skär av skulle vara anmärkningsvärt stora i jämförelse med värdet av fastigheten eller fastighetsdelen.

Av de fastigheter eller fastighetsdelar som löses in med stöd av 1 och 2 mom. bildas med iakttagande i tillämpliga delar av vad som bestäms i 49 a § 1 mom. inlösningslagen en eller flera inlösningsenheter som är avskilda från vägområdet.

68 §

Utvidgning av inlösen inom detaljplaneområde

Då en landsväg byggs på ett område som enligt 83 § 4 mom. markanvändnings- och bygglagen avsatts som trafikområde för landsväg, är väghållaren skyldig att lösa in fastigheten eller en del av den till nämnda områdes gräns, om markägaren yrkar på detta vid landsvägsförrättningen. Väghållaren har även rätt att lösa in en fastighet av nämnda slag eller en del av den till områdets gräns. Beträffande bildandet av en inlösningsenhet gäller vad som föreskrivs i 67 § 3 mom.

Har en sådan ändring av en detaljplan som kan inverka på den inlösningsrätt eller inlösningskyldighet som nämns i 1 mom. godkänts, eller har ett ärende som gäller inlösen av område väckts med stöd av markanvändnings- och bygglagen, får vid en landsvägsförrättning inte beslutas om inlösen förrän laga kraft eller ärendet angående inlösen av området inte längre är anhängigt med stöd av markanvändnings- och bygglagen. Vid behov kan ärendet avskiljas för behandling vid separat förrättning.

69 §

Reglering av enskilda vägar

Vid en landsvägsförrättning skall sådana regleringar av enskilda vägar och vägrätter företas som behövs med hänsyn till byggandet av en landsväg eller på grund av bestämmelser eller förbud enligt 24 § 1 och 2 mom. Vid förrättningen behandlas och avgörs också övriga ärenden som enligt lagen om enskilda vägar skall behandlas vid en vägförrättning.

Vägförbindelser till enskilda vägar samt vägrätter kan regleras vid en sådan lokal vägförrättning som avses i 38 c § lagen om enskilda vägar och som kan verkställas på väghållningsmyndighetens begäran utan särskild ansökan. Frågan om den ersättning som avses i 72 § avgörs då vid denna förrättning, på vilken dessutom tillämpas vad som föreskrivs i 82 § inlösningslagen.

70 §

Avtal om ersättning

Har sakägarna avtalat om ersättningar, underställs avtalet inte inlösningskommissionen på det sätt som avses i 40 § 2 mom. inlösningslagen. Vad som har avtalats om ersättning gäller även den på vilken sakägarens rätt till fastigheten har övergått.

Ett vägområde som genom överlåtelse kommit i väghållarens ägo om bildas till en inlösningsenhet eller kan anslutas till ett inlösningsområde som redan tillhör väghållaren eller som skall bildas för väghållaren. I fråga om upphörande av inteckningar och övriga särskilda rättigheter som hänför sig till området gäller vad som bestäms i 59 §.

Om innehavaren av rättigheter enligt 2 mom. Orsakas skada av att rättigheterna skall väghållaren ersätta skadan. Om överenskommelse om ersättningen inte nås, bestäms om saken vid en landsvägsförrättning.

71 §

Ersättning för skydds- och frisiktsområden

Orsakas användningen av en fastighet ska-

da eller betydande olägenhet av att ägarens rätt begränsas på det sätt som avses i 44—46§ inom ett område vars användning inte tidigare har begränsats på motsvarande sätt, är väghållaren skyldig att ersätta skadan eller olägenheten.

Om fastighetens ägare orsakas skada av att egendom med stöd av 44 eller 45 § avlägsnas från skydds- eller frisiktsområdet, har fastighetens ägare rätt att få ersättning för skadan av väghållaren. Ägaren har rätt att få ersättning av väghållaren för kostnad som föranleder avlägsnande eller flyttande av egendom eller utförande av ändringar enligt 48 § 2 mom.

72 §

Ersättning för anslutningsförbud

Föranleder ett förbud som nämns i 24 § 1 mom. betydande olägenhet vid nyttjandet av en fastighet som tidigare haft anslutning till en landsväg, är fastighetens ägare berättigad att få ersättning för detta av väghållaren.

73 §

Ersättning för undersökning och vissa andra åtgärder

Orsakas en fastighet skada eller olägenhet genom en åtgärd som vidtagits med stöd av 16 § 1 mom., genom att en tillfällig förbindelseväg enligt 36 § ordnas eller nyttjas, genom att obetydliga anordningar och konstruktioner enligt 50 § placeras på fastigheten eller genom att en snöskärm sätts upp eller snö läggs upp enligt 51 §, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren.

74 §

Övriga ersättningar och landsvägsförrättning avseende ersättningar

Om byggandet eller nyttjandet av en landsväg orsakar en fastighet annan skada eller olägenhet än vad som avses i detta kapitel, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren. Om överenskommelse om er-

sättningen inte nås, avgörs frågan om ersättning vid landsvägsförrättning.

Om en ersättnings- eller inlösningsfråga som följer av denna lag tas till behandling i annat fall än vid en landsvägsförrättning eller om ersättningen kan bestämmas först sedan landsvägsförrättningen har avslutats och överenskommelse inte nåtts om ersättningarna, skall ersättningsfrågan avgöras vid en landsvägsförrättning som företas på ansökan av väghållaren eller den som yrkar ersättning.

75 §

Landsvägsförrättning i särskilda fall

Väghållningsmyndigheten skall utan dröjsmål ansöka om landsvägsförrättning när en enskild väg eller en gata har ändrats till landsväg eller när en landsväg eller ett biområde dragits in.

I syfte att bestämma gränsen för en befintlig landsvägs vägområde eller biområde eller skydds- eller frisiktsområde kan vägförrättning företas på ansökan av väghållningsmyndigheten eller fastighetens ägare. Vid en sådan förrättning kan ersättning bestämmas för förluster som en breddning av vägen eller biområdet orsakar samt ett ersättningsärende 71 § 2 mom. avgöras.

Om en befintlig väg innefattar en fastighet som väghållaren äger eller en del av en sådan fastighet, kan ett sådant område vid landsvägsförrättning överföras till en landsväg som utgör inlösningsenhet. För överföringen gäller i tillämpliga delar vad som föreskrivs om styckning i fastighetsbildningslagen.

76 §

Värdetidpunkt och beaktande av förändringar i den allmänna prisnivån

Ersättning för egendom som skall lösas in skall bestämmas utifrån värdet vid tidpunkten för besittningstagandet (*värdetidpunkt*).

Har den allmänna prisnivån stigit efter värdetidpunkten, skall den slutliga ersättningen eller, om förskottsersättning bestämts, skillnaden mellan den slutliga ersättningen och den förskottsersättning som bestämts vid för-

rättningen anpassas till den högre prisnivån.

77 §

Värdetidpunkt i särskilda fall

Egendom, olägenhet eller skada som skall ersättas vid landsvägsförrättningar enligt 74 och 75 § värderas och ersättningen bestäms enligt den tidpunkt då förrättningen avslutas.

78 §

Bestämmande av ersättningstagare

Vid en landsvägsförrättning skall bestämmas att inlösningsersättning betalas till den som vid tidpunkten för bestämmandet av ersättningen äger den egendom som skall lösas in eller föremålet för ersättning, om inte något annat föranleds av den utredning som läggs fram vid förrättningen.

79 §

Utbetalning av ersättning samt ränta

De förskottsersättningar och slutliga ersättningar som väghållningsmyndigheten ålagts att betala, jämte sex procents årlig ränta, skall betalas inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna bestämdes. Vid dröjsmål med betalningen av ersättning skall på denna betalas en årlig dröjsmålsränta enligt den räntefot som avses i 4 § 1 mom. räntelagen (633/1982).

De ersättningar för ägoreglering som bestämts vid landsvägsförrättningen betalas av väghållningsmyndigheten. Vid ägoreglering är mottagaren av ett område skyldig att till väghållningsmyndigheten betala en ersättning för området till den del som ersättningen inte kan avdras från de betalningar som väghållningsmyndigheten påförts, och överlåtarens av området får en ersättning av väghållningsmyndigheten för det överlåtna området. På de ersättningar som avses i detta moment tillämpas vad som i 1 mom. bestäms om beräkning av ränta och utbetalning av ersättning.

Den årliga räntan på sex procent enligt 1 mom. beräknas från och med besittningsta-

gandet enligt 56 §, såvitt inte annat överenskomms när det gäller besittningstagande enligt 56 § 3 mom., samt i de fall som nämns i 74 och 75 § från och med tidpunkten för slutsammanträdet i samband med landsvägsförrättningen. Ränta på ersättning som bestämts på grund av ägoreglering beräknas från och med den tidpunkt som vid förrättningen har bestämts för besittningstagandet av områdena.

80 §

Utbetalning av ersättning som är stridig

När väghållningsmyndigheten anför besvär över ersättningar som bestämts vid en landsvägsförrättning behöver den del av ersättningen som bestridits inte deponeras. Ersättningstagaren är dock berättigad att få denna del av ersättningen mot en säkerhet som väghållningsmyndigheten har godkänt för återbetalning av det belopp som överstiger en lagkraftvunnen ersättning, jämte sex procents ränta på detta belopp, beräknad från den dag då medlen lyftes.

81 §

Tvångsverkställighet i särskilda fall

På en ersättning som har bestämts vid en landsvägsförrättning och som sakägaren skall betala till väghållningsmyndigheten samt på egendom som till följd av ägoreglering har bytts ut, tillämpas vad som bestäms i 288 § fastighetsbildningslagen.

82 §

Panträttsinnehavares rätt till ersättning

Har innehavaren av panträtt förlorat sin fordran helt eller delvis på grund av att ersättningen inte deponerats eller till följd av att den ersättningsberättigade har avstått från ersättningen eller att en uppenbarligen för låg ersättning avtalats, har innehavaren rätt att av väghållaren få ersättning för skadan.

Om en fastighet mot vilken panträtt riktar sig löses in helt, skall bestämmas att den er-

sättning för föremål som skall betalas till följd av inlösningslagen skall deponeras. I övrigt gäller om deponering vad som bestäms i 49 § 2—4 mom. inlösningslagen.

83 §

Obetydliga ersättningar

Om det totala belopp som inlösningskommissionen har bestämt att väghållningsmyndigheten skall betala till samma sakägare inte överstiger 10 euro, behöver beloppet inte betalas eller deponeras.

84 §

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt till ersättning enligt denna lag. Ersättningsberättigade är dock afärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1185/2002). Statsrådet kan av särskilda skäl också fatta annat beslut om statens rätt till ersättning.

När en enskild väg eller en gata ändras till landsväg övergår väglagets eller vägdelägarernas vägområde och gatuområde utan ersättning till väghållaren.

85 §

Kostnader för landsvägsförrättning

Väghållningsmyndigheterna svarar för förrättningskostnaderna vid en landsvägsförrättning. Vid en landsvägsförrättning enligt 74 § skall förrättningskostnaderna helt eller delvis påföras den som framställt yrkandet, om yrkandet har varit uppenbart ogrundat.

86 §

Registrering av landsvägsförrättning

En landsvägsförrättning kan oberoende av utbetalning av en ersättning registreras när den vunnit laga kraft, och utbetalningen av ersättning behöver inte anmälas till lantmäteribrå.

87 §

Sökande av ändring i beslut som har fattats vid landsvägsförrättning

Ändring får inte sökas i ett beslut som en förrättningsingenjör har fattat enligt 62 § 1 mom. För sökande av ändring i beslut som har fattats vid en landsvägsförrättning gäller i övrigt vad som bestäms i 89—93 § inlösningslagen.

6 kap.

Upphörande och indragning av landsväg samt indragning av biområde

88 §

Upphörande av landsväg

Om en landsväg i samband med förbättring har fått en ny sträckning och det i vägplanen inte har bestämts att vägen med den tidigare sträckningen kvarstår som landsväg, upphör den till den delen att vara landsväg. Vaghållningsmyndigheten får utan hinder av detta använda det tidigare vägområdet för andra vägändamål enligt vad som bestäms i vägplanen. Vid landsvägsförrättning skall då bestämmas att vägområdet kvarstår i vaghållarens ägo eller att vägrätten till området fortsätter att vara i kraft. Har en sådan bestämmelse inte tagits in i vägplanen, upphör användningen av området för landsvägsändamål och rätten till området när den förbättrade landsvägen upplåtits för allmän trafik.

När ett vägområde till en landsväg som upphört inte längre behövs för övriga vägändamål enligt 1 mom. drar vaghållningsmyndigheten in användningen av området och vaghållarens rätt till området. För ett sådant område gäller vad som i detta kapitel bestäms om tidigare vägområden.

89 §

Indragning av landsväg

Om en landsväg inte längre används för allmän trafik kan den dras in. I den vägplan som gäller indragningen skall bestämmas

från och med vilken tidpunkt den väg som skall dras in upphör att vara landsväg. När vägen upphör att vara landsväg upphör vaghållarens rätt till vägen.

90 §

Konstruktioner och anordningar på ett tidigare vägområde

Det som i vaghållningssyfte byggts och placerats på ett tidigare vägområde övergår till områdets ägare, om inte vaghållningsmyndigheten transporterar bort dem inom ett år från det att vägen upphört. I vägplanen skall påvisas huruvida området behövs för en enskild väg eller en gata och om det på området finns konstruktioner och anordningar som kräver särskild omvårdnad. Området skall lämnas i ett sådant skick att dess användning för nämnda syfte inte försvåras. Ansvaret för konstruktionerna och anordningarna övergår på den som håller den enskilda vägen eller gatan när landsvägen upphör.

Om en landsväg som upphör eller dras in inte behövs för det ändamål som nämns i 1 mom. skall i vägplanen anges de åtgärder som behövs för att återställa det tidigare vägområdet i ursprungligt skick. Vaghållningsmyndigheten skall inom ett år från det att vägen upphört vidta dessa åtgärder på egen bekostnad.

91 §

Överföring av ett tidigare vägområde

Om inte något annat följer av 88 § 1 mom. övergöd ett vägområde som vaghållaren äger och som hör till en landsväg som upphört, kostnadsfritt från vaghållaren till den fastighet som ligger närmast invid samt i kommunens ägo, om vägområdet ligger inom ett detaljplaneområde eller ett område för vilket kommunen beslutat utarbeta en detaljplan.

Vad som bestäms i 1 mom. gäller också för tidigare vägområden som använts för andra vägändamål som avses i 112 § 6 mom. efter att vaghållningsmyndigheten dragit in användningen av området på det sätt som avses i 88 § 2 mom.

Har en landsvägs vägområde enligt 58 § 1 mom. och 112 § 4 och 5 mom., som har innehafts med vägrätt och som har upphört, i detaljplanen angetts som allmänt område enligt 83 § 1 mom. markanvändnings- och bygglagen, skall vid genomförandet av detaljplanen i samband med bestämmandet av eventuell ersättning för ett sådant område beaktas vägrätter som belastat ägarens eller innehavarens rättigheter.

Vägområdet övergår till de angränsande fastigheterna längs mittlinjen av det område som vägens körbana eller körbanor bildar. Rån mellan fastigheter som gränsar till varandra fortsätter på vägområdet från dess gräns lodrätt mot mittlinjen. Utan hinder av vad som ovan sagts får en rå som går ut på det tidigare vägområdet rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så, att små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, övergår från en fastighet till en annan.

92 §

Förfaranden avseende ett tidigare vägområde

Vid en landsvägsförrättning noteras ett vägområde som har övergått till fastigheten närmast invid eller övergått i kommunens ägo samt dess areal, och området anges på kartan och märks vid behov ut i terrängen. De områden som har övergått i kommunens ägo ombildas enligt vad som är ändamålsenligt till en eller flera fastigheter eller fogas till en fastighet som kommunen redan äger, med iakttagande i tillämpliga delar av vad som bestäms i 41 § fastighetsbildningslagen.

Ett sådant område utanför en kommuns detaljplaneområde som har hört till en tidigare allmän väg och som före den 1 juli 1991 har övergått i kommunens ägo och som inte sedan tidigare hör till fastigheten bildas till lägenhet eller fogas till fastigheten vid en förrättning enligt 41 § fastighetsbildningslagen. Lantmäteribrådet meddelar förordnande om verkställande av förrättningen utan ansökan efter att först ha hört kommunen. Kommunen betalar förrättningskostnaderna.

Om rån till en tidigare allmän väg som före den 1 juli 1991 har övergått till fastigheten inte har gått ut, kan området som fogats till fastigheten konstateras utan rågång i samband med en fastighetsförrättning avseende området, såvitt inga oklarheter om rås sträckning föreligger. I syfte att bestämma rås sträckning förrättas på ansökan av fastighetens ägare fastighetsbestämning.

93 §

Ett tidigare vägområde som enskild väg

Även om ett vägområde som har hört till en tidigare landsväg har övergått till den närmast intill liggande fastighetens ägare eller övergått i kommunens ägo får också andra som behöver området som enskild väg tills vidare kostnadsfritt använda det som sin väg, tills de frågor som berör vägrätten har behandlats i den ordning som bestäms i 69 § eller vid en landsvägsförrättning enligt 75 § 1 mom.

Frågor som gäller användningen av de områden som avses i 92 § 2 och 3 mom. som enskild väg behandlas och avgörs enligt lagen om enskilda vägar.

Väghållningsmyndigheten svarar för underhåll av en sådan tidigare landsväg som avses i 1 mom. fram till en tidpunkt som närmare bestäms genom förordning av statsrådet.

Innan väghållningsmyndighetens underhållsskyldighet upphör skall vägdelägarna sinsemellan vid en landsvägsförrättning besluta om underhåll av den tidigare landsvägen. Om detta kan vid behov fattas ett temporärt beslut. En sådan bestämmelse upphör att gälla när landsvägsförrättningen vunnit laga kraft, om inte annat bestämts om dess giltighet när beslut om underhållet fattades.

94 §

Tidigare vägområden enligt äldre bestämmelser

Har en allmän väg dragits in eller användningen av marken som vägområde upphört av annan orsak före den 1 januari 1958 och har vägområdet inte anvisats för andra väg-

ändamål, skall bestämmelserna i denna lag tillämpas på vägområdet.

Om ägaren till ett angränsande område utslutande och bestående innehåft och fortfarande innehar mer vägområde än vad som enligt 91 § 4 mom. kan höra till området i fråga, kan också den mark som han på detta sätt besitter fogas till området i fråga.

95 §

Indragning av biområde

Väghållningsmyndigheten drar in ett biområde när det inte längre behövs för väghållningen. Beträffande förfarandet vid indragning av ett biområde gäller i tillämpliga delar vad som föreskrivs om vägplanen. När ett biområde dras in upphör samtidigt den vägrätt som hänfört sig till området.

Ett sådant indraget biområde enligt 2 § 2 mom. fastighetsregisterlagen (392/1985) som har införts som annan registerenhet i fastighetsregistret skall vid en landsvägsförrättning bestämmas höra till den fastighet från vilken upplåtits för vägändamål eller, om denna fastighet inte längre existerar, till den fastighet eller de fastigheter där biområdet områdesmässigt passar bäst.

Om indragningen av ett biområde för någon medför nytta som inte skall anses vara obetydlig, är nyttohavaren skyldig att ersätta väghållningsmyndigheten för den erhållna nyttan. Om överenskommelse om ersättning inte nås skall frågan avgöras vid landsvägsförrättning.

96 §

Upphörande av panträtt och särskild rättighet

Om panträtt eller särskild rättighet har hänfört sig till en fastighet, till vilken ett område har hört som med stöd av detta kapitel har övergått till en annan fastighet, upphör sagda rättighet vad gäller det överförda området. Medför upphörandet av en rättighet skada för dess innehavare är innehavaren berättigad till ersättning av väghållaren. I detta fall skall i tillämpliga delar iakttas vad som föreskrivs i 5 kap.

97 §

Strykning av anteckningar om skydds- och frisiktsområde

När en landsväg upphört stryks anteckningarna om fastigheterna enligt 61 § ur fastighetsregistret.

98 §

Områden utanför vägområde

Detta kapitel gäller inte annat än vägområde som lösts in för eller överlåtits till en väghållare för vägändamål.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

99 §

Beslutsfattande

Kommunikationsministeriet godkänner vägplaner som gäller ändring av en enskild väg eller av en gata till landsväg eller indragningen av en landsväg. Övriga vägplaner samt utredningsplanerna godkänns av Vägförvaltningen. Om en kommun, ett förbund på landskapsnivå eller en regional miljöcentral på centrala punkter i planen är av annan åsikt än Vägförvaltningen, skall frågan föras till kommunikationsministeriet för avgörande. Vägförvaltningen kan av särskilda skäl också annars föra en plan till kommunikationsministeriet för godkännande.

100 §

Straff

Den som

1) bryter mot en bestämmelse eller ett förbud som med stöd av 24 § 1 mom. meddelats mot att anlägga eller nyttja en anslutning eller mot ett förbud eller förordnande som anges i eller meddelas med stöd av 35, 37 eller 42 § eller handlar i strid med ett tillstånd som har utfärdats med stöd av dessa lagrum och med villkoren för tillståndet; eller

2) uppsåtligen eller av grov oaktsamhet handlar i strid med ett förbud som anges i eller meddelas med stöd av 26 § 2 mom. eller 44—46 §

skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för överträdelse av bestämmelserna i landsvägslagen dömas till böter.

101 §

Administrativa tvångsmedel

Länsstyrelsen kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. Länsstyrelsen kan också föreskriva att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den på något annat sätt skall fullgöra sin skyldighet. Länsstyrelsen kan förena ett förbud med vite eller hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. I ett ärende som gäller vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande tillämpas i övrigt viteslagen (1113/1990).

Om en brådskande åtgärd krävs för att avvärja en fara som omedelbart hotar trafiken eller om det är fråga om rättelse av en olovlig åtgärd som riktar sig mot vägområdet, är väghållningsmyndigheten berättigad att vidta åtgärden eller att rätta till den olovliga åtgärden på bekostnad av den som är skyldig att rätta till den.

Om väghållningsmyndigheten förhindras att utföra ett tjänsteuppdrag som avses i 2 mom. eller ett utredningsarbete som avses i 16 § 1 mom. skall polisen på väghållningsmyndighetens begäran ge handräckning.

102 §

Indrivning av kostnader

Om väghållningsmyndigheten är berättigad att vidta en åtgärd som avses i denna lag på någon annans bekostnad, kan kostnaderna indrivnas i den ordning som bestäms i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsokningsväg (367/1961).

103 §

Delgivning och delfående av beslut

Ett beslut om godkännande av utredningsplanen och vägplanen samt förlängning av vägplanens giltighetstid skall delges genom offentligt delgivning. Vaghållningsmyndigheten skall i syfte att delge beslutet sända beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet till den kommun som saken gäller. Kommunen skall meddela att beslutet och handlingarna är framlagda på det sätt som bestäms i 64 § kommunallagen (365/1995). Beslutet och handlingarna skall vara offentligt framlagda i kommunen under 30 dagar. Delfäendet anses ha skett när kungörelsen lades fram offentligt.

Ett sådant beslut om godkännande av en vägplan som är av ringa betydelse kan delges genom bevislig delgivning enligt vad som bestäms i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om delgivning av beslut på elektronisk väg ingår i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

Ett sådant beslut om godkännande av en vägplan som gäller ändring av en enskild väg till landsväg skall väghållningsmyndigheten delge kommunen samt, med iakttagande av förfarandet enligt 2 mom., den som har gjort framställningen eller, om framställningen har undertecknats av två eller flera personer, den kontaktperson som uppges i den gemensamma handlingen. Kontaktpersonen skall därefter underrätta de övriga undertecknarna om delfäendet.

104 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Vaghållningsmyndigheten skall sända ett meddelande om beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan till dem som på grund av planen gjort en anmärkning och vars adresser är kända när beslutet delges genom offentlig delgivning enligt 103 §.

Vaghållningsmyndigheten skall underrätta kommunen, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå samt vid behov

även andra myndigheter om beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan. En kopia av planen skall vid behov fogas till meddelandet.

105 §

Ändringssökande

I beslut som har fattats med stöd av denna lag söks ändring genom besvär enligt vad som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996), om inte annat följer av 87 §. Väghållningsmyndighetens beslut i fall som avses i 37 §, 38 § 2 mom., 40 § 2 mom., 47 §, 48 § 2 mom. och 52 § överklagas hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets anslutningen, övergångsstället fastigheten eller reklamaffischen eller annonsen i fråga befinns sig.

Kommunen, den regionala miljöcentralen och förbundet på landsskapsnivå har rätt att överklaga ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller den vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

En registrerad lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsområde överklaga ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens verksamhetsområde.

Besvär som gäller ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan som skall anses vara av samhällsvikt skall behandlas i brådskande ordning.

106 §

Begränsningar i ändringssökandet

Beslut om godkännande av en utredningsplan får inte överklagas genom besvär till den del vägens sträckning och de tekniska lösningarna redan har godkänts i en laga-kraftvunnen plan med rättsverkningar.

Vad som bestäms i 1 mom. gäller även beslut om godkännande av en vägplan. Ett sådant beslut får inte heller överklagas sökas

till den del vägens sträckning och de tekniska lösningarna redan har godkänts i en laga-kraftvunnen utredningsplan.

107 §

Omedelbar verkställighet av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan kan verkställas trots besvär, om fullföljdsdomstolen inte bestämmer något annat.

I beslut som väghållningsmyndigheten meddelar med stöd av 48 § 2 mom. kan bestämmas att beslutet får verkställas besvär.

108 §

Kungörelse

Skall kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende delges genom offentlig delgivning enligt denna lag eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av den och närmare bestämmelser om på vilket sätt delgivningen skall ske inte har utfärdats särskilt, skall väghållningsmyndigheten informera om ärendet genom att under minst 30 dagar kungöra det på anslagstavlan i kommunen i fråga enligt vad som bestäms i lagen om offentliga kungörelser (34/1925). Om offentliggörande av kungörelsen skall annonseras i minst en tidning med allmän spridning inom det område som påverkas av verksamheten, om inte ärendet är av ringa betydelse eller annonsering annars är uppenbart onödigt.

109 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om uppgörande av förteckning över landsvägar, förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård, upplåtande för trafik, en landsvägs sträckning, avståndet till byggnader samt samreglering av landsväg och järnväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Kommunikationsministeriet meddelar an-

visningar om landsvägarnas frisiktsområden.

Vägförvaltningen meddelar tekniska anvisningar om landsvägshållningen samt tekniska bestämmelser avseende verkställigheten och tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv /EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Lanmäteriverkets centralförvaltning tillhandahåller i syfte att styra det sätt på vilket en landsvägsförrättning verkställs behövliga formulär för handlingarna samt bestämmelser om rämärken och andra fasta märken och om mätningarnas exakthet vid en landsvägsförrättning.

8 kap.

Ikraftträdelse- och övergångsbestämmelser

110 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 200 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

111 §

Lagar som upphävs

Genom denna lag upphävs jämte ändringar

1) lagen den 21 maj 1954 om allmänna vägar (243/1954),

2) lagen den 21 maj 1954 om angående införande av lagen om allmänna vägar (244/1954) och

3) lagen den 21 maj 1954 om rätt till förutvarande vägområde (245/1954).

När det i någon annan lag eller förordning finns en hänvisning till en bestämmelse som upphävs genom denna lag, innebär hänvisningen efter denna lags ikraftträdande en hänvisning till denna lag. När det i någon annan lag eller förordning finns en hänvisning till en allmän väg, innebär hänvisningen efter denna lags ikraftträdande en hänvisning till en landsväg.

112 §

Övergångsbestämmelser om uppkomsten grundande av rättigheter och anteckningar i fastighetsregistret

Ett sådant vägområde som hör till en existerande allmän väg och som väghållaren har vägrätt till övergår vid denna lags ikraftträdande i väghållarens ägo.

Vad som bestäms i 1 mom. gäller också ett biområde som omedelbart gränsar till vägområdet och som fortfarande behövs för landsvägen.

Den som för fastighetsregistret ändrar i fastighetsregistret registerenheterna för allmän väg enligt 1 mom. och för biområden enligt 2 mom. till inlösningsenheter. Åtgärden vidtas utan separat förrättning eller beslut.

Väghållaren har vägrätt till ett sådant vägområde som hör till en allmän väg och som är i kommunens ägo när denna lag träder i kraft. Anteckning om detta införs i fastighetsregistret utan separat förrättning eller beslut.

Om en allmän väg när denna lag träder i kraft befinner sig i en tunnel, på en bro, på en damm eller ovanpå eller under en betongplatta eller när det i en plan med rättsverkningar ovan för eller under vägen har anvisats byggande eller om en allmän väg befinner sig inom en annan inlösningsenhet än en sådan som tillhör väghållningsmyndigheten, antecknar den som för fastighetsregistret, efter att ha hört väghållningsmyndigheten, vägrätt till vägområdet för väghållaren. Anteckningen införs utan separat förrättning eller beslut.

Vad som bestäms i 5 mom. gäller även för sådana tidigare vägområden som väghållaren med stöd av 33 § 2 mom. lagen om allmänna vägar eller tidigare lagstiftning har rätt att använda för andra vägändamål.

Om den som för fastighetsregistret anser att en fråga som gäller vägrätt enligt 4—6 mom. är oklar, skall han innan vägrätten antecknas i fastighetsregistret höra fastighetens ägare eller innehavare.

Om fastighetens ägare eller innehavare i samband med hörandet enligt 7 mom. gör en anmärkning eller om registerenhetens eller vägrättens omfattning är oklar i andra fall än de som avses i 113 § eller om det finns andra

särskilda skäl till detta, behandlas ärendet vid en landsvägsförrättning som inleds av den som för fastighetsregistret.

113 §

Antecknande av vägområde som övergått i kommunens ägo i fastighetsregistret

Ett vägområde som hör till en allmän väg på ett detaljplaneområde och som har övergått i kommunens ägo innan denna lag träder i kraft, antecknas genom beslut av den som för fastighetsregistret som ett allmänt område i fastighetsregistret, om området i sin helhet i detaljplanen har anvisats som ett allmänt område enligt 2 § 4 punkten fastighetsbildningslagen. Om utsträckningen av ett område som har övergått i kommunens ägo är oklar, avgörs ärendet innan ovan avsett beslut fattas vid en fastighetsbestämning som företas enligt fastighetsbildningslagen. Den som för fastighetsregistret meddelar förordnande om att verkställa förrättningen utan ansökan och kommunen betalar förrättningskostnaderna.

Om det i ett område som avses i 1 mom. och som har övergått i kommunens ägo ingår områden för vilka olika användningsändamål har anvisats i detaljplanen, företas i fastighetsbildningssyfte styckning, vid vilken de områden som har anvisats för olika ändamål bildas till fastigheter i enlighet med detaljplanen.

En landsvägs vägområde som efter att denna lag har trätt i kraft övergår i kommunens ägo med stöd av 93 § markanvändnings- och bygglagen avskiljs genom styckning till fastigheter enligt detaljplanen.

114 §

Övergångsbestämmelser om landsvägsförrättningar

Denna lag tillämpas även på de frågor som skall avgöras vid landsvägsförrättningar som inletts före denna lags ikraftträdande, men som tas upp till avgörande efter att denna lag har trätt i kraft.

Om en väg vid en landsvägsförrättning som inleddes före denna lags ikraftträdande är belägen i en tunnel, på en bro, på en damm,

ovanpå eller under en betongplatta eller när det i en plan med rättsverkningar ovanför eller under vägen har anvisats byggande, skall grundande av vägrätt avgöras vid förrättningen.

115 §

Övriga övergångsbestämmelser

Ärenden om tillstånd till undantag som är anhängiga vid regionala miljöcentraler vid denna lags ikraftträdande och som gäller utomhusreklam invid vägarna samt byggnader på sido-, skydds- och frisiktsområden till en allmän väg samt ärenden som gäller förstärkning av ändpunkten för en allmän väg enligt 63 § förordningen om allmänna vägar (482/1957), behandlas och avgörs enligt de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft.

Vägmärken som placerats på ett sidoområde till en allmän väg och andra trafikordningar får lämnas kvar när denna lag träder i kraft.

Har en kommun med stöd av 20 § 1 mom. lagen om allmänna vägar förordnats till väghållare ansvarar kommunen efter denna lags ikraftträdande för väghållningen enligt väghållningsförordnandet och vad som om väghållning bestäms i denna lag och med stöd av den. Kommunikationsministeriet kan av särskilda orsaker befria kommunen från väghållningsskyldigheten. En skyldighet att svara för någon åtgärd i anslutning till väghållningen som enligt 20 § 2 mom. lagen om allmänna vägar uppkommit för någon annan än väghållaren består som sådan när denna lag träder i kraft. Väghållningsmyndigheten kan av särskilda skäl befria den ansvariga från väghållningsuppgiften.

Utredningsplanen och vägplaner vars utarbetande har inletts före denna lags ikraftträdande behandlas och godkänns enligt de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft.

De ärenden om att ändra en enskild väg till en allmän väg som är anhängiga när denna lag träder i kraft och för vilkas del syn enligt 38 § 3 mom. förordningen om allmänna vägar har förrättats innan denna lag träder i kraft, behandlas och avgörs enligt de be-

stämmelser som gäller när denna lag träder i kraft. De ärenden om indragning av en allmän väg som är anhängiga när denna lag träder i kraft och för vilka ett förslag om indragning har tillställts Vägförvaltningens centralförvaltning före denna lags ikraftträdande, behandlas och avgörs enligt de be-

stämmelser som gäller när denna lag träder i kraft.

Bestämmelserna i 105 § 3 och 4 mom. tillämpas på sådana beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan som har fattats efter denna lags ikraftträdande.

2.

Lag

om ändring av markanvändnings- och bygglagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i markanvändnings- och bygglagen av den 5 februari 1999 (132/1999) 93 och 179 § samt
fogas till lagen en ny 86 a § som följer:

86 a §

Ändring av landsväg till gata

En landsväg som i en detaljplan har använts som gata ändras genom gatuhållningsbeslut av kommunen till gata. Gatuhållningsbeslutet skall fattas så att de omfattar ändamålsenliga enheter med hänsyn till underhållskrav och markanvändning samt väg- och gatunät.

En landsväg upphör när ett gatuhållningsbeslut som avses i 1 mom. träder i kraft och landsvägens vägområde övergår samtidigt i kommunens ägo.

93 §

Överföring av ett vägområde för en landsväg till kommunen

Ett sådant vägområde för en landsväg som ingår i ett detaljplaneområde och som ägs av väghållaren övergår utan ersättning i kommunens ägo när detaljplanen träder i kraft,

och för väghållaren uppkommer samtidigt vägrätt till vägområdet enligt 58 § 3 mom. landsvägslagen (/).

179 §

Förordnande för fullgörande av gatuhållningsskyldigheten

Om en gata eller en del av den inte byggs så att den inom skälig tid efter att gatuhållningsskyldigheten har inträtt är i det skick som markanvändningen enligt en lagakraftvunnen detaljplan förutsätter och detta kan medföra olägenhet med tanke på hälsa eller säkerhet eller någon annan särskild olägenhet med tanke på regleringen av markanvändningen eller trafiken eller om kommunen inte inom skälig tid fullgör sin skyldighet enligt 86 a §, kan den regionala miljöcentralen vid vite ålägga kommunen att fullgöra sin skyldighet.

Denna lag träder i kraft den 200 .

3.

Lag**om ändring av 2 § fastighetsregisterlagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fastighetsregisterlagen av den 16 maj 1985 (392/1985) 2 § 2 mom., sådant det lyder i lag 448/2000, som följer:

2 §

råden som enligt lagen om allmänna vägar (243/1954) besitts med vägrätt.

Som andra registerenheter införs i fastighetsregistret samfällda områden samt biom-

Denna lag träder i kraft den 200 .

4.

Lag**om ändring av 36 § naturvårdslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i naturvårdslagen av den 20 december 1996 (1096/1996) 36 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 144/1999, som följer:

36 §

Förbudsskyltar.

stiga i land i området eller som annars begränsar allemansrätten och för vars uppsättning det inte finns någon lagstadgad grund.

I ett mark- eller vattenområde får inte sättas upp en skylt med förbud mot att färdas eller

Denna lag träder i kraft den 200 .

Helsingfors den 27 februari 2004

Republikens President**TARJA HALONEN**Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*

2.

Lag**om ändring av markanvändnings- och bygglagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i markanvändnings- och bygglagen av den 5 februari 1999 (132/1999) 93 och 179 §
samt
fogas till lagen en ny 86 a § som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

86 a §

Ändring av landsväg till gata

En landsväg som i en detaljplan har använts som gata ändras genom gatuhållningsbeslut av kommunen till gata. Gatuhållningsbeslutet skall fattas så att de omfattar ändamålsenliga enheter med hänsyn till underhållskrav och markanvändning samt väg- och gatunät.

En landsväg upphör när ett gatuhållningsbeslut som avses i 1 mom. träder i kraft och landsvägens vägområde övergår samtidigt i kommunens ägo.

93 §

Överföring av vägområden för allmänna vägar till kommunen

Ett vägområde för en allmän väg inom ett detaljplaneområde övergår utan ersättning i kommunens ägo när detaljplanen träder i kraft.

93 §

Överföring av ett vägområde för en landsväg till kommunen

Ett sådant vägområde för en landsväg som ingår i ett detaljplaneområde och som ägs av väghållaren övergår utan ersättning i kommunens ägo när detaljplanen träder i kraft, och för väghållaren uppkommer samtidigt vägrätt till vägområdet enligt 58 § 3 mom. landsvägslagen (/).

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

179 §

Förordnande för fullgörande av gatuhållningsskyldigheten

Byggs en gata eller en del av den inte så att den inom skälig tid efter att gatuhållningsskyldigheten inträtt är i det skick som markanvändningen enligt en lagakraftvunnen detaljplan förutsätter och kan detta medföra olägenheter med tanke på hälsan eller säkerheten eller någon annan särskild olägenhet med tanke på regleringen av markanvändningen eller trafiken, kan den regionala miljöcentralen vid vite ålägga kommunen att fullgöra sin skyldighet.

179 §

Förordnande för fullgörande av gatuhållningsskyldigheten

Om en gata eller en del av den inte byggs så att den inom skälig tid efter att gatuhållningsskyldigheten har inträtt är i det skick som markanvändningen enligt en lagakraftvunnen detaljplan förutsätter och detta kan medföra olägenhet med tanke på hälsa eller säkerhet eller någon annan särskild olägenhet med tanke på regleringen av markanvändningen eller trafiken eller om kommunen inte inom skälig tid fullgör sin skyldighet enligt 86 a §, kan den regionala miljöcentralen vid vite ålägga kommunen att fullgöra sin skyldighet.

Denna lag träder i kraft den 200.

3.

Lag

om ändring av 2 § fastighetsregisterlagen

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i fastighetsregisterlagen av den 16 maj 1985 (392/1985) 2 § 2 mom., sådant det lyder i lag 448/2000, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Som andra registerenheter införs i fastighetsregistret samfällda områden samt sådana i lagen om allmänna vägar (243/1954) avsedda vägområden och biområden som besitts med vägrätt ävensom områden som på motsvarande grunder har inlösts före den 1 januari 1958, såvida vägen alltjämt används som allmän väg.

Föreslagen lydelse

2 §

Som andra registerenheter införs i fastighetsregistret samfällda områden samt *biområden som enligt lagen om allmänna vägar (243/1954) besitts med vägrätt.*

Denna lag träder i kraft den 200.

4.

Lag**om ändring av 36 § naturvårdslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i naturvårdslagen av den 20 december 1996 (1096/1996) 36 §, sådan den lyder delvis
ändrad i lag 144/1999, som följer:

Gällande lydelse

36 §

Reklam- och förbudsskyltar

Utanför stads- och byggnadsplaneområden är det förbjudet att sätta upp konstruktioner, anordningar, texter och bilder utomhus i reklam- eller något annat kommersiellt syfte (utomhusreklam).

Förbudet i 1 mom. gäller inte kallelser till sammanträden, informationsmöten, nöjeställningar eller andra sådana sammankomster och inte affischer som gäller val eller folkomröstningar. I en byggnad och i dess närhet får också affischeras den verksamhet som idkas på platsen och de varor som säljs där. Affischen skall utformas och sättas upp så att den så väl som möjligt harmonierar med omgivningen.

I ett mark- eller vattenområde får inte sättas upp en skylt med förbud mot att färdas eller stiga i land i området eller som annars begränsar allemansrätten och för vars uppsättning det inte finns någon lagstadgad grund.

Den regionala miljöcentralen kan bevilja undantag från förbudet i 1 mom., om detta anses nödvändigt med tanke på trafik eller turism eller någon annan liknande orsak.

Föreslagen lydelse

36 §

Förbudsskyltar.

I ett mark- eller vattenområde får inte sättas upp en skylt med förbud mot att färdas eller stiga i land i området eller som annars begränsar allemansrätten och för vars uppsättning det inte finns någon lagstadgad grund.

Denna lag träder i kraft den _____ 200 .