

RP 49/2016 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av landsvägslagen och banlagen samt vissa lagar som hör samman med dem

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Syftet med propositionen är att förenhetliga bestämmelserna i landsvägslagen och banlagen samt lagarnas formuleringar. Genom de föreslagna ändringarna av landsvägslagen och banlagen blir det möjligt att i större utsträckning än för närvarande använda även annan finansiering än budgetfinansiering för att genomföra väg- och banprojekt. Dessutom blir det möjligt för väg- eller banhållare att av särskilda skäl delta i annan finansiering än sådan som avser landsvägs- eller bannätet, då åtgärden anknyter till väg- eller banhållarens uppgifter.

I fråga om placering av el- och telekablar på vägområde övergår man i vissa situationer till ett anmälningförfarande. När det gäller uppsättande av reklamaffischer och annonser invid vägar övergår man till ett anmälningförfarande, och villkoren för att man ska få sätta upp reklamaffischer och annonser luckras upp. Vidare bemyndigas Trafikverket att utfärda föreskrifter om konstruktioner, anläggningar och anordningar som placeras på vägområde samt om reklamaffischer och annonser invid vägar.

Markägarens rätt att kräva inlösningsrätt av sin fastighet ska utvidgas, och detsamma gäller den inlösningsrätt som med stöd av en väg- eller järnvägsplan tillkommer den som underhåller en trafikled. Lagarnas bestämmelser om giltighetstider för utrednings-, väg- och järnvägsplaner förenhetligas.

Det föreslås att rätten att i undantagsfall tillfälligt leda den allmänna trafiken längs enskilda vägar ska utvidgas och att bestämmelser om indragning av delar av landsvägsområden ska tas in i lagen. Bestämmelserna om tillstånd för plankorsning med en järnväg ska ses över och det föreslås att skydds- och frisksiktsområden ska uppkomma direkt med stöd av lag i anslutning till statens bannät. Vidare ska vissa uppgifter som hänför sig till banhållningen överföras till närings-, trafik- och miljöcentralerna.

Lagarnas straffbestämmelser föreslås bli upphävda. Det föreslås att den behörighet som gäller de administrativa tvångsmedlen ska överföras från regionförvaltningsverket till väghållnings- och banhållningsmyndigheterna. Vidare föreslås det att systemet med besvärstillstånd ska utvidgas så att det gäller alla ärenden enligt landsvägslagen och banlagen.

Det gatuhållningsförfarande som regleras i markanvändnings- och bygglagen ska utvidgas när det gäller situationer där en landsväg ändras till en gata.

Genom propositionen genomförs regeringsprogrammets spetsprojekt för smidigare författningar och minskas den administrativa bördan. Detta sker i första hand genom en utökad användning av ett anmälningförfarande vid uppsättande av reklamaffischer och annonser invid vägar samt placering av el- och telekablar på vägområde.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 NULÅGE OCH FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR	3
1.1 Landsvägslagen	3
1.2 Banlagen	5
1.3 Vägtrafiklagens 51 §	6
1.4 Markanvändnings- och bygglagens 86 a §	6
2 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	6
2.1 Ekonomiska konsekvenser	6
2.2 Konsekvenser för myndigheterna	7
2.3 Konsekvenser för miljön	8
2.4 Samhälleliga konsekvenser	8
3 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN OCH REMISSYTTRANDEN	9
4 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	14
DETALJMOTIVERING	15
1 LAGFÖRSLAG	15
1.1 Landsvägslagen	15
1.2 Banlagen	41
2 a kap. Tillstånd för plankorsning, byggande och underhåll av plankorsningar samt tillstånd att korsa en järnväg	48
1.3 Lagen om ändring av 51 § i vägtrafiklagen	65
1.4 Lagen om ändring av 86 a § i markanvändnings- och bygglagen	66
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	66
3 IKRAFTTRÄDANDE	67
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	67
LAGFÖRSLAG	72
om ändring av landsvägslagen	72
om ändring av banlagen	88
om ändring av 51 § i vägtrafiklagen	103
om ändring av 86 a § i markanvändnings- och bygglagen	104
BILAGA	105
PARALLELLTEXTER	105
om ändring av landsvägslag	105
om ändring av banlagen	132
om ändring av 51 § i vägtrafiklagen	160
om ändring av 86 a § i markanvändnings- och bygglagen	161

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge och föreslagna ändringar

1.1 Landsvägslagen

Landsvägslagen (503/2005), som trädde i kraft vid ingången av år 2006, innehåller bestämmelser om landsvägar som upprätthålls av staten och om väghållning. Genom landsvägslagen upphävdes lagen om allmänna vägar (243/1954). Genom en lag om ändring av landsvägslagen (1242/2009) gjordes i lagen närmast sådana ändringar beträffande olika myndigheter som följde av reformen av statens regionförvaltning och trafikförvaltningen. Genom en annan lag om ändring av landsvägslagen (446/2012) utökades lagen med bestämmelser genom vilka Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet sattes i kraft. Genom lagen om ändring av 5 och 42 § i landsvägslagen (328/2013) gjorde man det lättare att på vägområden placera sådana konstruktioner, anläggningar och anordningar som är nödvändiga med tanke på ett fungerande samhälle.

Väglagstiftningen grundar sig på att vägarna delas in i landsvägar som betjänar den allmänna trafiken och enskilda vägar som betjänar vägdelägarnas trafikbehov. För landsvägarnas del svarar staten för väghållningen och för de enskilda vägarnas del svarar vägdelägarna för väghållningen. Bestämmelserna om väghållare och väghållningsmyndighet i 10 och 11 § i landsvägslagen preciseras så att de motsvarar det faktiska nuläget. Till 10 § i landsvägslagen fogas dessutom sådana grunder med stöd av vilka det blir möjligt att använda även annan finansiering än budgetfinansiering för vägprojekt. Det föreslås också att 10 § i landsvägslagen kompletteras med en bestämmelse med stöd av vilken väghållningsmyndigheten av särskilda skäl och med stöd av ett avtal även kan delta i kostnaderna för andra åtgärder än byggandet och underhållet av landsvägar, när åtgärden hänför sig till väghållarens uppgifter. Det är fråga om möjliggörande reglering vars syfte är att olika finansieringsmodeller flexibelt ska kunna användas för att genomföra projekt på ett ändamålsenligt sätt.

Enligt landsvägslagen är det möjligt att ordna en tillfällig farväg på någon annans mark närmast till följd av att en landsväg rasat eller på grund av exceptionella naturförhållanden. Dessa situationer är dock sällsynta. Trafiken på landsvägar förhindras i praktiken i första hand av trafikolyckor, varvid den som svarar för styrningen av trafiken kan bli tvungen att leda trafiken längs en omväg på någons privata mark. Det saknas emellertid bestämmelser om dylika tillfälliga farvägar och det har rätt oklarhet om ansvaret för ersättandet av skador som orsakas av sådan omväg eller fordon som använder omvägen. Därför föreslås det att landsvägslagen ska utökas med bestämmelser om denna fråga.

Landsvägsområden används också för olika typer av privata behov, t.ex. som upplagsområden och för olika aktiviteter. Den privata verksamheten kan emellertid äventyra trafiksäkerheten eller medföra olägenhet för väghållningen. För att olagliga aktiviteter ska förhindras föreslås det att landsvägslagen ska kompletteras med en allmän bestämmelse enligt vilken det är förbjudet att utan behörigt tillstånd använda ett vägområde för något annat syfte än landsvägsändamål. Det föreslås att Trafikverket ska bemyndigas att utfärda föreskrifter om tekniska egenskaper hos konstruktioner, anläggningar och anordningar som placeras på vägområde.

Enligt nuvarande praxis ingås det avtal med aktörerna i branschen om placering av el- och telekablar på vägområde. Avtalen har enligt rådande praxis inbegripit ett tillstånd som avses i 42 § i landsvägslagen. Eftersom väghållaren även har rätt att ingå privaträttsliga avtal, har problemet varit att tillståndsvillkoren för tillstånd, som anses vara förvaltningsbeslut, och avtalsvillkoren för privaträttsliga avtal har blandats samman i ett enda dokument. I avtalen har

RP 49/2016 rd

det inte heller inkluderats någon besväransvisning, vilket har varit problematiskt med tanke på grundlagen och förvaltningslagstiftningen. I 21 § i grundlagen förutsätts bl.a. att rätten att få motiverade beslut och rätten att söka ändring samt andra garantier för god förvaltning ska tryggas genom lag. De centrala bestämmelserna om rättsskyddsgarantierna inom förvaltningsförfarandet finns i förvaltningslagen. Beaktas ska dessutom 2 § 3 mom. i grundlagen, enligt vilket all utövning av offentlig makt ska bygga på lag. I all offentlig verksamhet ska lag noggrant iakttas. En myndighet kan inte genom ett avtalsförfarande bygga upp ett system som inte tar hänsyn till förvaltningslagen och principerna för god förvaltning.

Behandlingen av ansökningarna om tillstånd för placering av el- och telekablar har hopat sig avsevärt, och därför har tillståndsbehandlingen dragit ut på tiden. Tillståndspraxis har luckrats upp till viss del, t.ex. i fråga om de krävda redogörelserna för markbeskaffenheten. Strävan har också varit att utöka användningen av det elektroniska systemet och elektroniska tillståndsansökningar. För att snabba upp behandlingen är det nödvändigt att göra förfarandet för placering av ledningar och kablar på vägområde ännu smidigare. Därför föreslås det att ett anmälningsförfarande för placering av el- och telekablar på vägområde ska tas i bruk i vissa fall.

Det allmänna förbudet enligt den gällande lagen mot uppsättande av reklamaffischer och annonser invid vägar begränsar i onödan möjligheten för i synnerhet företagare i glesbygden att göra reklam för sina produkter eller tjänster. När det gäller tillfälliga reklamaffischer och annonser har det förekommit oklarhet om vilka tillstånd och anmälningar som krävs. Det föreslås att bestämmelserna om reklam och annonsering invid vägar ändras så att det principiella förbudet i den gällande lagen mot att sätta upp utomhusreklam slopas i lagen och att man övergår till ett anmälningsförfarande för uppsättande av reklamaffischer och annonser. Inom ramen för anmälningsförfarandet ska det inte längre på det sätt som förutsätts i den gällande bestämmelsen prövas om reklamaffischen är nödvändig med tanke på trafiken eller turismen, utan begränsningarna för uppsättandet av annonser och reklamaffischer ska uteslutande basera sig på trafiksäkerhets-, väghållnings- och miljöaspekter. Tillfällig annonsering om evenemang eller annonsering om val eller folkomröstningar kräver ingen särskild anmälan.

Sådan utvidgning av inlösen som sker i samband med en landsvägsförrättning kommer enligt den gällande lagen i fråga närmast då ägorna splittras på ett ofördelaktigt sätt. Eftersom vägprojektet emellertid är mycket varierande till sin karaktär, är det ändamålsenligt att utvidga markägarens rätt att kräva att fastigheten ska lösas in istället för att yrka på ersättning för betydande skada. Likaså föreslås det att väghållarens inlösningsrätt ska utvidgas i sådana situationer där det råder ett uppenbart missförhållande mellan kostnaderna för att undanröja eller minska den olägenhet som vägen medför för en fastighet och värdet på den fastighet som drabbas av olägenheten.

Den gällande lagen innehåller bestämmelser om indragning av landsvägar, men däremot finns det inga bestämmelser om indragning av en del av ett vägområde. Eftersom det i huvudsak är staten som äger landsvägsområdena, är det i enskilda fall möjligt att minska omfattningen av ett vägområde bara då väghållaren genom fastighetsförsäljning överlåter sådana landsvägsområden som inte behövs för väghållningen. För att förfarandena ska förenklas är det dock ändamålsenligt att väghållningsmyndigheten genom ett förvaltningsbeslut ska kunna bestämma att ett vägområde som är obehövligt för landsvägsändamål dras in och att det indragna vägområdet vid en landsvägsförrättning kan fogas till den intilliggande fastigheten.

Det föreslås att lagens straffbestämmelser ska upphävas. Den behörighet som gäller de administrativa tvångsmedlen föreslås bli överförd från regionförvaltningsverket till väghållningsmyndigheten. Vidare föreslås det att systemet med besvärstillstånd ska utvidgas så att det även inkluderar ärenden som gäller godkännande av utredningsplaner och vägplaner.

1.2 Banlagen

I banlagen (110/2007) finns bestämmelser om statens bannät, om banhållning och nedläggning av banor samt om banhållarens rättigheter och skyldigheter. Banlagen tillämpas också på privata spåranläggningar, med vissa undantag som anges i lagen. Genom järnvägslagen (304/2011) har Europeiska unionens reglering om järnvägstrafik satts i kraft. I järnvägslagen föreskrivs det t.ex. om sådant tillstånd för ibruktagande som krävs för ibruktagandet av banans strukturella delsystem, som beviljas av Trafiksäkerhetsverket.

Innan banlagen stiftades grundade sig byggandet av järnvägar på ett inofficiellt planeringssystem som saknade bindande rättsverkningar, på planläggningen, på sådana bedömningar av miljökonsekvenserna som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) samt på det inlösningsstillstånds-förfarande som avses i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977). I banlagen inkluderades flera av de centrala principer som ingår i landsvägslagen. Genom lagen om ändring av banlagen (1243/2009) utfördes flera ändringar i banlagen, som närmast föranleddes av reformen gällande trafikförvaltningsmyndigheterna.

Enligt banlagen svarar staten för kostnaderna för banhållningen på det statsägda bannätet. Av särskilda skäl kan andra intressenter ta del i kostnaderna för banhållningen. Det föreslås att banlagen kompletteras med de grunder med stöd av vilka det blir möjligt att använda även annan finansiering än budgetfinansiering för banprojekt. Det föreslås vidare att banlagen ska kompletteras med en bestämmelse med stöd av vilken banhållaren av särskilda skäl och med stöd av ett avtal även kan delta i kostnaderna för andra åtgärder än byggandet och underhållet av bannätet, när åtgärden anknyter till banhållarens uppgifter. Det handlar om möjliggörande reglering för att olika slags finansieringsmodeller ska kunna användas flexibelt.

I banlagen finns ett stort antal bestämmelser om plankorsningar, men i synnerhet bestämmelserna om tillstånd för plankorsningar är i fråga om sitt innehåll oändamålsenliga samt spridda på olika håll i lagen. Bestämmelserna är svårtydbara med tanke på tillståndsprövningen och det har visat sig vara besvärligt att fatta juridiskt hållbara beslut med stöd av dem. Dessutom har det visat sig vara nästan omöjligt att med stöd av den gällande lagen bevilja tillstånd att korsa en järnväg med snöskoter. Behoven av att korsa järnvägar måste bättre än för närvarande kunna samordnas med trafiksäkerhetsaspekterna, dock utan att man prutar på säkerheten. Därför föreslås det i denna proposition att bestämmelserna om plankorsningar ska ses över. I propositionen föreslås det dock inte några bestämmelser om anläggandet av plankorsningar på privata spåranläggningar. När författningsgrunden i framtiden ses över, kommer man emellertid att återkomma till denna fråga och frågan hur de problem som plankorsningarna medför för väg- och järnvägssäkerheten kan lösas på privata spåranläggningar.

Banhållaren har särskilda rättigheter som berör skyddsområden utanför järnvägsområdena och frisiktsområden i anslutning till plankorsningar, t.ex. rätt att avlägsna växtlighet på områdena. På dessa områden har också markägarens rätt till byggande begränsats. Enligt den gällande lagen berör dessa rättigheter och begränsningar emellertid bara om skydds- och frisiktsområdet har anvisats i den järnvägsplan som berör byggandet av järnvägen. De stormskador som uppkommit under den senaste tiden har dock visat hur sårbart järnvägssystemet är då träd som fallit över banorna har försvårat trafiken. Det har även visat sig att det borde vara möjligt att befalla sig med sådant byggande invid banorna som äventyrar trafiksäkerheten eller stör banhållningen. Av dessa orsaker föreslås det att banlagen ska ändras så att det direkt med stöd av lag uppkommer skydds- och frisiktsområden i anslutning till statens bannät.

Banprojekten kan ha betydande skadliga följder för fastigheterna invid banan. I synnerhet den vibration som tågtrafiken orsakar kan medföra olägenhet eller t.o.m. skada. Att eliminera eller

minska vibrationen med hjälp av tekniska åtgärder medför dock stora kostnader och dessutom kan det vara osäkert om den eftersträvade effekten nås. Därför föreslås det att markägaren ska ges utvidgad rätt att kräva inlösnings vid järnvägsförrättningen och att också banhållarens möjligheter till inlösnings ska utökas på motsvarande sätt som det föreslås beträffande områden invid landsvägar. Det föreslås vidare att banlagen enligt modellen i landsvägslagen ska utökas med en motsvarande bestämmelse om avgränsningsförrättning för järnvägsområden vid en järnvägsförrättning som också ska omfatta behandling av ersättningar. Om en järnvägs faktiska omfattning avviker från fastigheternas rådande ägandeförhållanden, kan det i samband med förrättningarna utföras sådana kompletterande inlösen som behövs och i samband med fastställandet av gränserna mellan järnvägsområdet och de fastigheter som gränsar till järnvägen bestämmas inlösningsersättningar.

Trafikverket är banhållare för statens bannät. Närings-, trafik- och miljöcentralen (nedan NTM-centralen) har för närvarande inte några uppgifter i anslutning till banhållningen. För att arbetsfördelningen mellan Trafikverket och NTM-centralerna ska vara ändamålsenlig och för att myndigheternas sakkännedom ska kunna utnyttjas effektivt föreslås det att vissa uppgiftsområden som regleras i banlagen, såsom ansvaret för planeringen av plankorsningsarrangemang och för representationen i samband med järnvägsförrättningar samt vissa uppgifter som gäller behandling av skadeståndsyrkanden ska överföras till NTM-centralerna.

Det föreslås att lagens straffbestämmelser ska upphävas. Den behörigheten som gäller de administrativa tvångsmedlen föreslås bli överförd från regionförvaltningsverket till Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. Vidare föreslås det att systemet med besvärstillstånd utvidgas så att det även inkluderar ärenden som gäller godkännande av utredningsplaner och järnvägsplaner.

1.3 Vägtrafiklagens 51 §

I 89 § i banlagen finns bestämmelser om uppsättande och underhåll av trafikanordningar vid plankorsningar. Samma sak regleras också i 51 § 4 mom. i vägtrafiklagen (267/1981). Dessa bestämmelser står delvis i strid med varandra, och därför föreslås det att 51 § 4 mom. i vägtrafiklagen preciseras.

1.4 Markanvändnings- och bygglagens 86 a §

Markanvändnings- och bygglagens (132/1999) 86 a § gäller omvandling av en befintlig landsväg till en gata, medan trafikförhållandena i övrigt förblir oförändrade. Ansvaret för trafikledningen övergår i detta sammanhang från staten till kommunen. Den administrativa förändringen sker genom det gatuhållningsbeslut som kommunen fattar. Då kommunens markanvändning kräver det kan en landsväg i detaljplanen anvisas andra användningsändamål än gata. Landsvägens trafik kan i detta fall ledas längs en gata som byggs på något annat ställe eller längs en befintlig gata som förbättras. För att detta förfarande ska förenklas föreslås det att landsvägen ska upphöra då kommunen fattar gatuhållningsbeslutet beträffande den gata längs med vilken landsvägens trafik ska ledas. Därmed undviker man det administrativt invecklade vägplaneförfarandet i sådana ärenden som redan har avgjorts i detaljplanen.

2 Propositionens konsekvenser

2.1 Ekonomiska konsekvenser

Lagförslaget berör huvudsakligen myndighetsförfarandet och de eventuella ekonomiska konsekvenserna för medborgarna, företagen och kommunerna är små. Det faktum att skydds- och frisksktsområdena i anslutning till järnvägar ska uppkomma direkt med stöd av lag begränsar i viss mån markägarens frihet att bygga på sin egen fastighet. Eftersom byggbegränsningarna

dock endast i exceptionella fall berör byggnader som redan har uppförts vid tidpunkten för lagens ikraftträdande, är det inte fråga om några betydande konsekvenser för markägarens ekonomiska ställning. Genom de lagändringar som berör skydds- och frisiktsområdena kan man å andra sidan förebygga sådana ekonomiska förluster som banhållaren och det företag som bedriver järnvägstrafik orsakas av olyckor och av omkullfallna träd samt av de förseningar som dessa orsakar i trafiken.

På lokal nivå underlättas och främjas turistföretagarnas verksamhet av de föreslagna bestämmelserna om tillstånd att korsa en järnväg med terrängfordon. De gällande bestämmelserna har i praktiken hindrat beviljande av tillstånd att korsa en järnväg t.ex. med snöskoter, men nu föreslås lindringar i bestämmelserna. Det föreslås även att banlagen ska utökas med bestämmelser om möjligheten att återkalla ett tillstånd för plankorsning, vilket åtminstone i teorin kunde ha betydande ekonomiska konsekvenser t.ex. för en enskild vägs vägdelägare. Ett tillstånd för plankorsning ska dock kunna återkallas endast i exceptionella situationer, där man på grund av försummelser av tillståndsvillkoren och reparationsuppmaningarna annars inte kan garantera väg- och järnvägstrafikens säkerhet.

Markägarens rätt att oftare än för närvarande kräva inlösning av sin fastighet kommer att gälla bara enstaka fall. De övriga ändringar som föreslås beträffande inlösnings- och ersättningsbestämmelserna har inte heller några konsekvenser för det budgetanslag som är avsett för förvärv av områden eller för ersättningar.

Övergången till ett anmälningsförfarande när det gäller uppsättande av reklamaffischer och annonser invid vägar samt placering av vissa el- och telekablar minskar företagens administrativa börda och kostnader. Under övergångsperioden fram till utgången av 2019 kan de aktörer som har sådana undantagstillstånd för reklam invid vägar som gäller tills vidare emellertid orsakas kostnader för de anmälningar enligt den nya regleringen som övergångsbestämmelsen förutsätter. För att ändringen inte ska medföra oskäliga kostnader och oskälig administrativ börda för aktörerna är den föreslagna övergångsperioden lång. Nättinnehavarnas myndighetsutgifter kommer att minska något beroende på verksamhetens omfattning. Övergången till ett anmälningsförfarande i vissa fall då el- och telekablar placeras på vägområde gör processen smidigare för nättaktörerna. Även den snabbare processen för att få rätt att placera ut kablar medför i vissa fall inbesparingar för nättinnehavarna.

2.2 Konsekvenser för myndigheterna

Genom de föreslagna bestämmelserna påverkas inte ansvaret för underhållet av trafikleder och bestämmelserna har inte heller i övrigt någon betydande inverkan på arbetsfördelningen myndigheterna emellan. Överföringarna av uppgifter sköts utan personalöverföringar mellan myndigheterna. De uppgifter som gäller användning av beslutanderätten i vissa fall som föreslås bli överförda från kommunikationsministeriet till Trafikverket berör bara några enstaka ärenden per år och de banhållningsuppgifter som föreslås bli överförda från Trafikverket till NTM-centralerna är inte heller betydande, vare sig till sitt antal eller till sin omfattning. Överföringen av de administrativa tvångsärendena enligt landsvägslagen från regionförvaltningsverket till väghållningsmyndigheten inverkar inte i betydande grad på väghållningsmyndighetens arbetsmängd, eftersom antalet administrativa tvångsärenden är litet.

Behandlingen av de i landsvägslagen avsedda ärenden som gäller reklamaffischer och annonser samt el- och telekablar sköts centraliserat vid en NTM-central, nämligen NTM-centralen i Birkaland. Övergången till anmälningsförfarandet minskar inte den tid som går åt till myndighetsbehandlingen. Om man jämför anmälningsförfarandet med tillståndsförfarandet utgör behandlingstiderna på 21 och 30 dagar den betydande skillnaden för myndigheten. För att NTM-centralen i Birkaland ska kunna hålla dessa tider kan det krävas att arbetet omorganiserar eller

att det eventuellt görs nyrekryteringar. Verksamhetens kostnadsmotsvarighet kan förutsätta ändringar av tillstånds- och anmälningsavgifterna. De föreslagna ändringarna förutsätter även ändringar i tillståndsmyndighetens datasystem och det är i det här skedet svårt att bedöma hur stora kostnader detta medför.

Inom den närmaste framtiden kan det tack vare datatekniken bli möjligt att behandla anmälningar och göra vissa avgöranden som hänför sig till dem automatiskt. Genom en automatiserad behandling skulle myndighetens resursanvändning effektiviseras. Därför måste man återkomma till denna fråga i samband med framtida reformer.

De beslut som fattas med anledning av anmälningarna inom ramen för de föreslagna anmälningsförfarandena är avgiftsbelagda på samma sätt som de tillståndsbeslut som tidigare fattades i ärendena. Övergången till anmälningsförfarandet inverkar således inte på det totala inflödet av de avgifter som tas ut för myndigheternas beslut.

2.3 Konsekvenser för miljön

De föreslagna lagarna har inga betydande miljökonsekvenser. Smärre lokala miljökonsekvenser kan följa av de föreslagna utvidgningarna av skydds- och frisiktsområdena, då trädbestånd och annan växtlighet samt naturhinder på områdena avlägsnas. Genom utvidgningarna av skydds- och frisiktsområdena strävar man efter att säkerställa att trafiken löper tryggt och förhindra att träd faller över järnvägsskenorna. De föreslagna ändringar som berör placering av marksubstanser utgör å sin sida förtydligande preciseringar och medför därmed inte någon förändring av nuläget. I och med att det principiella förbudet mot reklam invid vägar slopas, samtidigt som det endast krävs en anmälan om reklamen och villkoren luckras upp, är det möjligt att det sätts upp fler reklamaffischer än tidigare. När reklamaffischer och annonser sätts upp invid vägar ska dock anpassningen till omgivningen fortfarande beaktas, och till följd av detta har de föreslagna ändringarna inte några betydande miljökonsekvenser.

2.4 Samhälleliga konsekvenser

De föreslagna bestämmelserna om plankorsningar har en positiv inverkan på trafiksäkerheten i och med att det prövas huruvida tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg med terrängfordon ska beviljas, samt genom att det blir möjligt för banhållaren att effektivare än för närvarande befatta sig med sådana plankorsningar som orsakar omedelbar fara. Bestämmelserna om frisiktsområden ger banhållaren rätt att avlägsna växtlighet och naturhinder som hindrar sikten i anslutning till plankorsningar. Begränsandet av sådant byggande som hindrar sikten i plankorsningar har likaså en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Övergången till ett anmälningsförfarande i vissa fall då el- och telekablar placeras på vägområde främjar användningen av jordkablar, vilket kan förebygga sådana elavbrott som orsakas av träd som fallit på luftledningarna. Främjandet av jordkablar tryggar inte bara hushållens och företagens behov av el utan säkerställer också kommunikationsnätets driftsäkerhet. Ändringarna främjar också utbyggnaden av bredband eftersom förfarandena luckras upp.

Förenhetligandet av bestämmelserna i landsvägslagen och banlagen samt införandet av ett anmälningsförfarande för placering av vissa el- och telekablar på vägområde och placering av reklamaffischer och annonser invid vägar gör regleringen smidigare i enlighet med målen i regeringsprogrammet.

De föreslagna lagändringarna bedöms inte ha några konsekvenser för jämställdheten.

3 Beredningen av propositionen och remissyttranden

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafikverket. Remissyttranden angående propositionsutkastet begärdes 2014 av jord- och skogsbruksministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, NTM-centralerna, Kommunförbundet, Lantmäteriverket, Vägföreningen i Finland rf och VR-Group Ab. Sammanlagt tio remissyttranden gavs angående propositionen. Av ministerierna gav endast miljöministeriet ett remissyttrande. På det hela taget förordades lagförslagen och de ansågs underlätta förfarandena i anslutning till väg- och banhållningen samt förbättra trafiksäkerheten. Vid den fortsatta beredningen har man strävat efter att i mån av möjlighet beakta de kommentarer som framställts. Angående vissa riktlinjer och oklarheter har man även fört diskussioner med intressentgrupperna, i syfte att nå en gemensam ståndpunkt.

Eftersom utkastet till proposition kompletterades under sommaren och hösten 2015, skickades den omarbetade propositionen på nytt ut på remiss till en stor grupp myndigheter och intressenter i januari 2016. Remissyttrande begärdes av följande myndigheter: jord- och skogsbruksministeriet, justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, statsrådets kansli, finansministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket, Energimyndigheten, Konkurrens- och konsumentverket, Närings-, trafik- och miljöcentralerna, Regionförvaltningsverken, Finlands miljöcentral, Dataombudsmannens byrå, Lantmäteriverket, Olycksutredningscentralen och Försörjningsberedskapscentralen. Dessutom begärdes remissyttrande av följande intressentgrupper: Finlands Kommunförbund, Landskapsförbunden, Vägföreningen i Finland rf, Helsingfors stad, Esbo stad, Tammerfors stad, Vanda stad, Uleåborgs stad, Åbo stad, Jyväskylä stad, Kuopio stad, Lahtis stad, VR-Group Ab, Fenniarail Oy, Ratarahiti Oy, Easmar Logistics Oy, DNA Ab, Elisa Abp, TeliaSonera Finland Oyj, Fingrid Oyj, Suomen Erillisverkot Oy, Leijonaverkot Oy, Suomen Turvallisuusverkko Oy, Johtotieto Oy, Finavia Abp, Suomen Asunto-osakkeenomistajat ry, Vuokralaiset VKL ry, Finlands Egnahemsförbund rf, Finlands Fastighetsförbund rf, Suomen Isännöintiliitto ry, Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry, Rakennustarkastusyhdistys RTY r.y., Hamnoperatörerna rf, Finlands Hamnförbund rf, Finnet-förbundet rf, Fortum Abp, Neste Oil Abp, Gasum Oy, Motiva Oy, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry, Teknologiindustrin rf, Skogsindustrin rf, Kemiindustrin KI rf, Olje- och biodrivmedelsbranschen rf, Finsk Handel rf, Finlands näringsliv rf, Företagarna i Finland rf, Centralhandelskammaren, Outdoor Finland - Suomen Ulkomainosliitto ry, Annonserernas Förbund rf, MARK Suomen Markkinointiliitto - Finlands Marknadsförbund ry, Markkinointiviestinnän Toimistojen Liitto MTL, HRT, Open Knowledge Finland ry, Konsumentforskningscentralen, KONE Oyj, Finsk Energiindustri rf, Finlands regionnät rf, Mediernas Centralförbund rf, Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, Anvia Abp, Corenet Oy, Digita Oy, Tietojenkäsittelytieteen Seura ry, Helen Ab, Keypro Oy, Finlands Vattenverksförening rf, Relacom Finland Oy, Infra rf, Vattenfall Oy, Byggnadsförbundet rf, Byggnadsindustrin RT rf, Raideammattilaisten yhteisjärjestö JHL ry, Suunnittelu- ja konsultointiyrietykset SKOL ry, Rederierna i Finland rf, Suomen Liikenneliitto SuLi ry, Koneyrittäjien liitto ry, Suomen antenniurakoitsijaliitto ry, Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry, Suomen kaasuyhdistys ry och Senatfastigheter. Det togs även emot yttranden av andra intresserade.

Sammanlagt 64 remissyttranden gavs angående propositionen. Remissyttranden lämnades av justitieministeriet, miljöministeriet, statsrådets kansli, finansministeriet, inrikesministeriets polisavdelning, Gränsbevakningsväsendet, Lantmäteriverket, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket, Konkurrens- och konsumentverket, Energimyndigheten, Olycksutredningscentralen, Regionförvaltningsverket i Norra Finland, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Jyväskylä stad, Helsingfors stad, Vanda stad, Tammerfors stad, Finlands Kommunförbund, Vägföreningen i Finland rf, Tavastlands förbund, Nylands förbund,

Södra Österbottens förbund, Lapplands förbund, Österbottens förbund, Sydkarelen förbund, Norra Karelen förbund, Egentliga Finlands förbund, Birkalands förbund, Satakunta förbund, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Elisa Abp, Annonsörernas Förbund rf, Finsk Handel rf, Posten, Turism- och Restaurangförbundet rf, Outdoor Finland - Suomen Ulkomainosliitto ry, Clear Channel Finland Ab, Rakennustarkastusyhdistys RTY r.y., Finlands Egnahemsförbund rf, Finsk Energiindustri rf, Finnet-förbundet rf, Finlands Vattenverksförening rf, Helsingforsregionens trafik HRT, Infra rf, Gasum Oy, VR-Group Ab, VMV-Yhtiö Oy (VMV-Media), Företagarna i Finland rf, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry, Finlands Fastighetsförbund rf och Senatfastigheter.

Försvarsministeriet, Arbets- och näringsministeriet, Dataombudsmannens byrå, Motiva Oy, Finavia Abp, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf och Fingrid Oyj uppgav i sina yttranden att de inte hade något att anmärka på. TeliaSonera Finland Oyj uppgav att bolaget instämmer i det yttrande som lämnades av Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry.

De förslag som möjliggör alternativa finansieringsmodeller ansågs huvudsakligen vara motiverade. Förknippade med problem och risker ansågs vara de begrepp som användes, avsaknaden av definitioner på dem, den regionala jämlikheten samt övervältrandet av statens ansvar för väg- och banhållningen på exempelvis kommunerna, något som ansågs kunna ändra den traditionella arbetsindelingen mellan staten och kommunerna. Finansministeriet understödde förslaget om att den princip enligt vilken den som drar nytta ska betala tas in i landsvägslagen och banlagen, eftersom finansieringsbördan för utvecklingsinvesteringar då tydligt bärs av dem som drar nytta av projekten i stället för att alla skattebetalare deltar i finansieringen av dessa trafikleder och banor. Trafikverket föreslog att lagarna ska kompletteras med en möjlighet för väg- eller banhållaren att av särskilda skäl delta i kostnaderna för andra åtgärder än genomförandet och underhållet av en landsväg eller järnväg. I den fortsatta beredningen har propositionen ändrats och kompletterats beträffande såväl lagtexten som motiveringen. Begreppet "nytta som hänför sig till markanvändningen och planläggningen" har slopats i propositionen och i stället har man beslutat att enbart tala om att "någon drar särskild nytta". I motiveringen har man strävat efter att genom exempel åskådliggöra situationer där även någon annan än väg- eller banhållaren kan delta i kostnaderna, om den så önskar. Vidare har man försökt klargöra reglernas syfte att möjliggöra flexibla lösningar, något som alltid ska basera sig på frivillighet och avtal. I motiveringen betonas också att det fortfarande är staten som är ansvarig för väghållningen och banhållningen när det gäller landsvägsnätet och bannätet. I syfte att möjliggöra flexibla lösningar tog man i samband med den fortsatta beredningen med också Trafikverkets förslag att det ska vara möjligt för väg- eller banhållaren att av särskilda skäl delta i kostnaderna för någon annan åtgärd än genomförandet eller underhållet av en landsväg eller en järnväg.

I remissyttrandena understöddes den ändring som möjliggör att en vägplan eller en järnvägsplan som endast i ringa grad avviker från detaljplanen godkänns, om godkännandet förordas av kommunen och de fastighetsägare som direkt påverkas av planen. Miljöministeriet ansåg att möjligheten till avvikelser ska avgränsas till att gälla enbart avvikelser med små verkningar. I den fortsatta beredningen togs denna precisering in i lagtexten. Det lyftes också fram att på grund av annan lagstiftning kan effekten av ändringen blir liten. För att avvikelseförordandet ska vara ändamålsenligt och fungerande måste sådana avvikelser, utan att någon planändring görs, i framtiden möjliggöras i markanvändnings- och bygglagen. Ändringen har diskuterats med miljöministeriet, men genomförandet är i det här skedet beroende av eventuella framtida lagstiftningsprojekt.

Remissinstanserna förhöll sig positivt till de ändringar som föreslagits i landsvägslagens och banlagens bestämmelser om planernas giltighetstider. Justitieministeriet påpekade att de änd-

ringar som gäller förlängning av giltighetstiderna och konsekvenserna av dessa ändringar ska behandlas i motiveringarna till lagstiftningsordningen. Vid den fortsatta beredningen har motiveringarna till lagstiftningsordningen kompletterats.

Beträffande den paragraf i landsvägslagen som gäller begränsat underhåll fäste inrikesministeriets polisavdelning uppmärksamhet vid att även polisen och räddningsmyndigheterna behöver underrättas om att en väg eller en del av den är avstängd när detta kan vara av betydelse för skötseln av deras uppdrag. Dessutom betonades behovet av ett tillräckligt antal platser som lämpar sig för trafikövervakning även vintertid. Förslaget och motiveringen gällande det begränsade underhållet har kompletterats till dessa delar.

I remissyttrandena föreslogs det att landsvägslagens bestämmelse som gäller arbete på vägområde samt placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde vid sidan av undantaget från tillståndsplikten i fråga om tillfälliga annonser skulle kompletteras med ett undantag för placering på vägområde av sådana anordningar eller mindre konstruktioner som behövs för insamling och utdelning av post. Enligt 45 § 3 mom. i postlagen (415/2011) är det redan möjligt att utan tillstånd placera sådana anordningar eller mindre konstruktioner som behövs för insamling och utdelning av post på landsvägars skydds- och frisiktsområden. Bestämmelsen överensstämmer med landsvägslagens bestämmelser. Det har även meddelats en föreskrift av Kommunikationsverket (61/2011) som gäller placering av postlådor, som inte möjliggör placering av en postlåda på vägområde. Med stöd av dessa bestämmelser kan man även i dagsläget finna en sådan placering för en postlåda som är tillfredsställande både med tanke på trafiksäkerheten och med tanke på kunden. På en landsväg är hastighetsbegränsningen 60, 80, 100 eller 120 km/h, så utgångspunkten är att det inte är tryggt att placera en postlåda på vägområdet. I samband med den fortsatta beredningen konstaterades det därmed att det redan nu är möjligt att utan tillstånd placera sådana anordningar som behövs för insamling och utdelning av post på skydds- och frisiktsområden och att placering av dessa anordningar på landsvägars vägområde kunde äventyra trafiksäkerheten. På dessa grunder har man stannat för att inte ta in något undantag för sådana anordningar som behövs för insamling och utdelning av post i landsvägslagens bestämmelse som gäller vägområdet.

Förslaget att det ska tas i bruk ett anmälningsförfarande för placering av vissa el- och telekablar på vägområde understöddes i nästan alla remissyttrandena. Det föreslogs också att användningsområdet för anmälningsförfarandet skulle utvidgas ytterligare. Beträffande det bemyndigande att utfärda föreskrifter som föreslås för Trafikverket fästes det uppmärksamhet vid att överlappande reglering behöver undvikas, t.ex. i förhållande till Kommunikationsverkets tidigare föreskrifter samt elsäkerhetslagen och sådana standarder som följer av den. Till följd av detta har förslaget om bemyndigandena att utfärda föreskrifter preciserats i samband med den fortsatta beredningen så att bemyndigandena i fråga om el- och telekablar endast gäller kablarnas yttre skyddskonstruktioner och placering samt arrangemangen under den tid arbetet pågår. I remissyttrandena föreslogs det att den tidsfrist som gäller anmälningarna skulle förkortas. Trafikverket, som i sitt yttrande hade beaktat även NTM-centralernas ståndpunkter, var emellertid oroligt för att inte ens den föreslagna tiden på 21 dagar är tillräckligt lång. Vid den fortsatta beredningen varken förkortades eller förlängdes denna tid. I yttrandena fördes det också fram att de avgifter som tas ut för anmälningarna och grunderna för dessa avgifter behöver tas upp i samband med den fortsatta beredningen. I samband med den fortsatta beredningen har landsvägslagen kompletterats med en allmän bestämmelse om avgifterna för de myndighetsbeslut som fattas med stöd av lagen. Vidare har man varit i kontakt med arbets- och näringsministeriet för att statsrådets förordning som gäller bl.a. närings-, trafik- och miljöcentralernas och arbets- och näringsbyråernas avgiftsbelagda prestationer (1397/2014) ska ändras så den beaktar ändringarna i landsvägslagen.

I den föreslagna bestämmelsen om skyddande, flyttande eller avlägsnande av en konstruktion, anläggning eller anordning som placerats på vägområde föreslogs i utlåtandena ändringar beträffande kostnadsfördelningen mellan väghållaren och den som placerat ut konstruktionen, anläggningen eller anordningen. Det föreslogs t.ex. att en tabell för kostnadsfördelningen skulle tas in direkt i lagen och att det bemyndigande att utfärda föreskrifter som föreslås för Trafikverket skulle preciseras. I samband med den fortsatta beredningen utökades det moment som gäller tidsfristen för åtgärden med en bestämmelse om att tidsfristen vid behov kan förlängas så att åtgärden kan utföras under den tjulfria perioden. Paragrafen har också preciserats så att den endast gäller sådana konstruktioner, anläggningar och anordningar som har placerats på vägområde med stöd av landsvägslagen. Därmed gäller bestämmelsen inte t.ex. sådan placering som gjorts med stöd av en sådan varaktigt nyttjanderätt som förvärvats genom ett förfarande enligt inlösningslagen. Även bemyndigandet att utfärda föreskrifter har preciserats.

Målet att man ska luckra upp regleringen om reklam och annonsering invid vägar och övergå till ett anmälningsförfarande understöddes i yttrandena. I remissyttrandena ansågs det att förslaget främjar de strategiska målen för regeringsprogrammet och minskar byråkratin. Övergången till anmälningsförfarandet understöddes dock inte i alla yttranden. Som alternativ föreslogs bl.a. att bestämmelserna skulle göras mera tillåtande och flexibla, men att tillståndsförfarandet enligt den nuvarande modellen skulle bibehållas. I vissa ställningstaganden ansågs de nuvarande begränsningarna också vara motiverade och man motsatte sig att dessa begränsningar ska slopas. I flera yttranden ansågs det vara bra att trafiksäkerheten framhävs. Vid sidan av trafiksäkerhetsaspekterna framfördes i yttrandena dock även att det krav att reklamaffischer och annonser ska utarbetas och sättas upp så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen ska bevaras. I samband med den fortsatta beredningen togs detta krav in i propositionen, eftersom kravet inte avsevärt begränsar uppsättandet av reklamaffischer eller annonser men ändå klargör regleringen och villkoren för att få sätta upp reklamaffischer och annonser. Det framfördes också att det borde övervägas om det i det här sammanhanget kunde vara möjligt att avlägsna t.ex. sådana reklamaffischer eller annonser som har tvivelaktigt innehåll eller som strider mot god sed. Det bemyndigande att utfärda föreskrifter som föreslås för Trafikverket ansågs vara bra. Bemyndigandet klargör regleringen om placering av reklamaffischer och gör det möjligt för verksamhetsutövare att bedöma var det är möjligt att sätta upp reklamaffischer. Det ansågs att Trafikverket borde meddela entydiga kriterier, som baserar sig på en objektiv utredning, för uppsättandet av sådana ljusreklamanordningar som är godtagbara med tanke på trafiksäkerhetsaspekterna. Dessutom ansågs det att föreskriften borde gälla även ljusstyrkan i fråga om sådana ljus- och led-tavlor som används i synnerhet i reklamaffischer samt reklamaffischernas dynamik. Justitieministeriet fäste uppmärksamhet vid yttrandefriheten i förhållande till den föreslagna regleringen och ansåg att förslaget och motiveringen måste preciseras till denna del. I samband med den fortsatta beredningen beslutades det att man i paragrafen ska tala om tillfällig annonsering som hänför sig till samhällliga, politiska eller andra ideologiska evenemang i stället för om annonsering om val eller omröstningar. Dessutom har motiveringen till lagstiftningsordningen kompletterats.

Förslaget att behörigheten att avgöra ärenden gällande godkännande av planer som gäller indragning av landsvägar och nedläggning av järnvägar ska överföras till Trafikverket ansågs förtydliga förfarandet och göra det smidigare. En del remissinstanser ansåg dock att behörigheten att dra in landsvägar och lägga ned järnvägar inte ska överföras till Trafikverket som även ansvarar för väghållningen. Med tanke på öppenheten och utvecklingen av trafiksystemet i dess helhet ansågs det att ministeriet vore rätt instans för att fatta beslut om indragningar och nedläggningar. Det framfördes också att man även i fortsättningen måste se till att kommuner och landskapsförbund har möjlighet att påverka beslut som gäller landsvägs- och bannätet bl.a. i frågor som gäller indragning av vägavsnitt eller nedläggning av banavsnitt. Det framfördes vidare att frågor som gäller nedläggning av banor alltid är åtminstone regionalt sett bety-

dande. I samband med den fortsatta beredningen beslutade man sig för att avstå från den föreslagna överföringen av behörigheten.

När det gäller utvidgningen av de lagenliga inlösningsmöjligheterna poängterades det i utlåtandena att det måste betalas en ersättning som motsvarar det verkliga värdet i samband med en inlösnings. I synnerhet utvidgningen av ägarens rätt att kräva inlösnings ansågs vara bra, men det fästes samtidigt uppmärksamhet vid att väghållarens rätt att kräva inlösnings i nya situationer kan leda till orimliga situationer för markägaren. Lantmäteriverket ansåg dessutom att ändringen kan främja uppkomsten av en ändamålsenlig ny fastighetsindelning efter ett trafikledsprojekt som klyver landskapet och fastighetsindelningen. I samband med den fortsatta beredningen gjordes det inte några ändringar till denna del. Det ansågs att eftersom väghållarens rätt att lösa in en fastighet eller en del av den ges väghållaren eller banhållaren i en väg- eller järnvägsplan, i vars beredning fastighetsägare och övriga sakägare ska beredas möjlighet att delta, om vilka de ska höras och över vilka de kan anföra besvär hos förvaltningsdomstolen, medför ändringen inte några oskäligen följder. Dessa planer baserar sig dessutom i regel på sådana planer med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen.

Att skydds- och frisiktsområdena ska gälla direkt med stöd av lag ansågs i huvudsak vara en ändring som kan understödjas samtidigt som den förbättrar trafiksäkerheten och gör trafiken smidigare. Det framfördes emellertid också att konsekvenserna av att skydds- och frisiktsområdena ska gälla direkt med stöd av lag är oklara för markägarna och att de olägenheter som begränsningarna medför borde beaktas och ersättas till fullt belopp till fastighetsägarna. Till följd av yttrandena preciserades motiveringen till lagstiftningsordningen något, men i övrigt ansågs det inte finnas något behov av ändringar. De olägenheter och skador som föranleds av begränsningarna inom skydds- och frisiktsområdena ersätts i enlighet med 61 § i banlagen. Ändringarna av banlagens bestämmelser som gäller plankorsningar och korsande av järnvägar ansågs vara positiva för turistföretagare och andra näringsidkare. VR-Group Ab poängterade att trafiksäkerheten ska gå i första hand inom bannätet och ansåg att det i princip inte borde byggas en enda ny plankorsning. I samband med den fortsatta beredningen utökades lagutkastet med skyldighet att innan ett tillstånd för plankorsning eller tillstånd för korsande av järnväg beviljas höra de järnvägsoperatörer som trafikerar banavsnittet i fråga.

Trafikverket föreslog i sitt yttrande att användningen av de administrativa tvångsmedlen enligt landsvägslagen helt och hållet skulle överföras till väghållningsmyndigheten. Enligt den gällande lagen är det regionförvaltningsverket som ansvarar för de administrativa tvångsmedlen och väghållningsmyndigheten i vissa avgränsade situationer för de direkta administrativa tvängen. I förhållande till lagen har regionförvaltningsverket inte någon tillsynsbehörighet och inte heller någon annan behörighet än behörigheten att använda de administrativa tvångsmedlen. Regionförvaltningsverket i Södra Finland meddelade att det understöder Trafikverkets förslag. Även regionförvaltningsverket i Norra Finland ansåg att det kan finnas skäl att klargöra gränsdragningen beträffande behörigheten. Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland ansåg att eftersom antalet ärenden är så litet är överföringen av behörigheten inte betydande vare sig ekonomiskt sett eller med tanke på myndigheternas verksamhet. I samband med den fortsatta beredningen ansågs det att användningen av de administrativa tvångsmedlen mera naturligt hör till väghållningsmyndigheten som även är tillståndsmyndighet i ärenden enligt landsvägslagen. Den föreslagna ändringen främjar avvecklingen av normer och minskar överlappande funktioner hos myndigheterna i enlighet med regeringsprogrammet. I banlagen görs på motsvarande grunder en överföring av behörigheten från regionförvaltningsverket till Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket, vilka också i brådskande fall använder de direkta administrativa tvångsmedlen enligt banlagen.

Efter remissbehandlingen, till följd justitieministeriets yttrande, beslutade man sig för att upphäva straffbestämmelserna i de bägge lagarna, eftersom det inte fanns några grunder för att

RP 49/2016 rd

bevara bestämmelserna i syfte att effektivisera efterlevnaden av lagarna. Dessutom beaktades särskilt principen om att straff ska vara det sista alternativet. I justitieministeriets yttrande föreslogs att man även skulle överväga en utvidgning av systemet med besvärstillstånd så att det skulle omfatta alla ärenden enligt lagarna och i samband med den fortsatta beredningen gick man in för den lösningen. De bestämmelser som gäller avlägsnande av en anslutning och ordnande av en tillfällig farväg har också kompletterats med bestämmelser som gäller hörande av väglaget för en enskild väg. I propositionen har även gjorts vissa andra preciseringar och korrigeringar.

Under remissbehandlingen och efter den har det också ordnats möten med intressentgrupperna angående vissa frågor.

Angående regeringens proposition har det ordnats ett samråd enligt 11 § i kommunallagen (410/2015) och ärendet har behandlats i delegationen för kommunal ekonomi och kommunalförvaltning. Någon gemensam ståndpunkt kunde dock inte nås inom samrådsförfarandet.

4 Samband med andra propositioner

Regeringen har lämnat en proposition till riksdagen med förslag till lagar om sambyggnad och samutnyttjande av nätinфраstruktur och om ändring av informationssamhällsbalken (917/2014) (RP 116/2015 rd). I den nya lagen föreskrivs det skyldighet för nätaktörer att lämna information till Kommunikationsverket till den centrala informationspunkten om nätens fysiska infrastruktur, planerade byggarbeten, tillståndsförfaranden som gäller byggande samt positionen för kablarna, rören och liknande aktiva delar av nätet. Regleringen gäller även sådan infrastruktur som med stöd av tillstånd enligt landsvägslagen placeras på vägområde, t.ex. el- och telekablar.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Landsvägslagen

10 §. Vaghållare och kostnaderna för vaghållningen. För landsvägarna ansvarar staten, som enligt 10 § 1 mom. svarar för vaghållningen för landsvägarnas del. Trafikverket är ansvarig myndighet för statens vaghållning och det föreslås att en anteckning om detta ska fogas till 1 mom. Enligt 1 § i lagen om Trafikverket (862/2009) svarar Trafikverket för upprätthållandet och utvecklandet av servicenivån i trafiken på trafikleder som förvaltas av staten.

Enligt 2 mom. kan också någon annan än vaghållaren av särskilda orsaker enligt avtal delta i kostnaderna för vaghållningen eller åta sig att se till att någon åtgärd som hänför sig till vaghållningen vidtas. Som exempel nämns en situation där vaghållningen sköts så att den till sin kvalitet eller omfattning håller en högre standard än vad den allmänna trafiken eller anpassningen av vägen till miljön kräver. Enligt regeringens proposition RP 17/2004 rd kan det även finnas andra särskilda orsaker. Det föreslås att 2 mom. preciseras genom att det utökas med formuleringen att "någon drar särskild nytta av de åtgärder som vidtas" som ett annat exempel på särskilda orsaker för att också någon annan än vaghållaren med stöd av ett avtal kan delta i kostnaderna eller åta sig att se till att någon åtgärd som hänför sig till vaghållningen vidtas.

Enligt ett förslag av den parlamentariska arbetsgrupp som utredde möjligheterna att minska det eftersatta underhållet av trafiklederna och införa nya finansieringsmodeller (Kommunikationsministeriets publikationer 35/2014) kunde ett nytt medel för att genomföra utvecklingsinvesteringar vara att de som drar nytta av ett projekt i fortsättningen även i högre grad än för närvarande deltar i finansieringen av projektet. Även om budgetfinansieringen är den viktigaste finansieringsmodellen för investeringar i trafikinfrastruktur, måste också alternativa finansieringsmodeller kunna användas. I framtiden kan därmed en del av t.ex. den nytta som följer av genomförandet av trafikprojekten styras till finansieringen av trafikprojekten.

Syftet med det tillägg som görs i momentet är att i lagen skriva in nuvarande praxis och således få en rättslig grund för att budgetfinansieringen används på det sättet. Syftet med kompletteringen är dessutom att möjliggöra användningen av alternativa finansieringsmodeller i synnerhet i samband med stora utvecklingsprojekt som gäller trafiksystemet, om vars finansiering kommuner, företag och staten även hittills har kommit överens på ett flexibelt sätt. Sådana projekt har varit projektet Åboleden–Vallberget på Ring I som färdigställdes 2012, där statens andel av kostnaderna uppgick till 61 % och Esbo stads andel uppgick till 39 % samt vägförbindelsen till Sköldvik där företaget, kommunerna och kommunernas affärsverk stod för 47 % och staten stod för 53 % av kostnaderna.

Möjligheten för någon utomstående att delta i kostnaderna för vaghållningen om den så önskar kan komma i fråga i synnerhet i de situationer där ett vägprojekt från första början genomförs på grund av en enskild aktörs intresse eller på begäran av den aktören. Den särskilda nyttan i sådana fall kan bestå i t.ex. att fastighetens värde ökar till följd av att det trafikmässiga läget förbättrats. Även ett företags konkurrensläge kan förbättras eller också kan förutsättningarna för att bedriva verksamheten annars förbättras avsevärt. Exempelvis en näringsidkare vars verksamhetsställe, t.ex. en gruva, en ny fabrik eller ett kraftverk, finns i ett område där det inte finns några trafikförbindelser kan dra särskild nytta av åtgärden. Till följd av att en ny landsväg byggs kan områdenas trafikmässiga läge förbättras avsevärt, varvid möjligheterna att använda och utveckla områdena för boende och näringsverksamhet förbättras. Såväl kommunerna som näringslivet kan dra nytta av detta.

RP 49/2016 rd

Staten och kommunerna har även hittills flexibelt och på frivillig basis ingått avtal om fördelning av kostnaderna för vägbyggen. Denna praxis avses inte bli ändrad. Staten ingår dessutom avsiktsförklaringar för markanvändning, boende och trafik med de största stadsregionerna. Syftet med dessa avsiktsförklaringar är en bättre samordning av de lösningar som gäller markanvändning och trafik. Avsikten är att MBT-avsiktsförklaringarna ska bidra till att främja framförhållningen i fråga om projekt och en konsekvent utveckling av orterna.

I enlighet med 1 mom. svarar staten fortsättningsvis för väghållningen och kostnaderna för den, och avsikten är inte att det tillägg som görs i 2 mom. ska ändra på denna utgångspunkt. Syftet med den nya grunden är inte heller att skapa en ny huvudregel enligt vilken genomförandet av projekt som staten ansvarar för alltid skulle kräva avtal om utomstående finansiering. Avsikten med den nya grunden att någon drar särskild nytta av åtgärderna är inte heller att påverka behovsprövningen inom väghållningen. När det gäller genomförandet av landsvägsprojekt ska staten se till att områden inte behandlas ojämnt till följd av deras läge eller kommunernas ekonomiska situation.

Ett mål för regeringsprogrammet är att kommunernas uppgifter ska minskas. Det tillägg som föreslås i momentet ökar inte kommunernas uppgifter, eftersom det endast är fråga om att en princip som överensstämmer med nuvarande praxis formuleras tydligare i lagen. Momentet erbjuder bara en möjlighet att avtala om deltagande i kostnaderna, det förpliktar inte till det.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om att staten i egenskap av väghållare även ska kunna delta i kostnaderna för någon annan åtgärd än genomförandet och underhållet av en landsväg, när åtgärden hänför sig till väghållarens uppgifter. Med finansieringen strävar man efter att trygga trafiksystemets funktion och uppnå landsvägslagens syften. Den föreslagna formuleringen möjliggör inte bara smidigare åtgärder utan den ska också främja alternativa metoder för hur väghållaren kan främja uppnåendet av målen för landsvägslagen. Det handlar alltid om speciellsituationer där trafiksystemets funktion eller säkerhet förutsätter att väghållaren finansierar en åtgärd någon annanstans än på vägområdet på en landsväg och då väghållaren prövar att åtgärden är nödvändig. Enligt 1 § är syftet med landsvägslagen 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. I lagens 3 § konstateras dessutom att landsvägsnätet ska 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. I samband med utvecklande och underhåll av landsvägsnätet ska enligt 3 § uppmärksamhet också 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 uppnås.

Ändringen möjliggör t.ex. att s.k. kalla rastplatser som tidigare byggts på landsvägsområdet i fortsättningen kan byggas också utanför landsvägsområdet i anslutning till service som riktar sig till vägtrafikanterna. Enligt gällande lagstiftning är det inte möjligt för väghållaren att delta i genomförandet av rastplatser annat än på vägområdet på en landsväg, men rastplatser på landsvägsområden motsvarar sällan kundernas behov. För att den möjlighet som följer av den föreslagna ändringen ska kunna användas krävs motsvarande möjliggörande reglering även i statsbudgeten. Behovet av rastplatser beror på att förare inom den tunga trafiken måste följa kör- och vilotidsförordningen. Därför behövs det ett tillräckligt omfattande nät av trygga rastplatser. Servicenivån på rastplatserna ska vara sådan att en yrkesförare efter dygnsvilan är tillräckligt utvilad. Detta inverkar även på trafiksäkerheten.

Antalet rastplatser kan minska i framtiden. Exempelvis har några privata bensinstationer avlägsnat de parkeringsplatser som varit avsedda för den tunga trafiken eller fastställt tidsbe-

gränsningar för parkeringen. I sin affärsverksamhet betonar dessa bensinstationer betjäning av persontrafiken eller i fråga om den tunga trafiken endast kortvariga besök. I Nyland ökar också behovet av nya rastplatser till följd av att möjligheterna för de tunga fordonen att parkera i Västra hamnen upphör. Även i dagens läge är det förbjudet för tunga fordon att parkera i Västra hamnen i över fyra timmar.

I framtiden förväntas de säkerhetskrav som ställs på rastplatserna öka även i Finland. I Finland utgör den brottslighet som riktas mot transporter inte något stort problem. Oftast är det då fråga om bränslestölder. (SKAL:s transportbarometer 1/2015). Brottsligheten har den senaste tiden ökat i Finlands närområden, bl.a. i Sverige, och torde med tiden öka även i Finland. Transportföretagens kunder kräver att säkra rastplatser används (belysning, service, övervakning). Ofta är det så att ansvarsförsäkringen inte ersätter skador om transportenheten eller de gods som transporteras inte har övervakats.

11 §. Vaghållningsmyndighet. Det föreslås att paragrafen ändras och att där anges att Trafikverket är den myndighet som svarar för underhållet av landsvägarna. Enligt 1 § i lagen om Trafikverket svarar Trafikverket för upprätthållandet och utvecklandet av servicenivån i trafiken på trafikleder som förvaltas av staten. Enligt 2 § i den lagen har Trafikverket till uppgift att svara bl.a. för statens väg- och bannät, för att viktiga vägprojekt genomförs och för planering, underhåll och byggande av banor och farleder samt för styrningen av verksamheten vid NTM-centralerna inom sitt verksamhetsområde och för samordningen av vaghållningen vid nämnda centraler. Det föreslås att 11 § 1 mom. i landsvägslagen ändras så att momentet motsvarar det faktiska läget. Trafikverket ska vara den egentliga vaghållningsmyndigheten för landsvägarna och svara för det allmänna utvecklandet och underhållet av hela landsvägsnätet samt för de anslag som i statsbudgeten anvisas för vaghållningen. Omnämningen i lag av vaghållare och vaghållningsmyndighet ska gälla Trafikverket endast när det har föreskrivits särskilt. Avsikten till denna del är inte att göra några förändringar jämfört med nuläget, utan vaghållningsmyndigheternas uppgiftsfördelning kvarstår oförändrad. Närmare bestämmelser om Trafikverkets uppgifter finns bl.a. i 4, 31, 42, 42 b, 43 b, 43 c, 43 d, 52 b, 99, 104 och 109 § i landsvägslagen. Hänvisningar till vaghållningsmyndigheten någon annanstans i landsvägslagen ska gälla NTM-centralerna på samma sätt som i nuläget och det föreslås alltså inte att uppgiftsfördelningen mellan myndigheterna ska ändras.

För den operativa vaghållningen svarar fortsättningsvis den behöriga NTM-centralen, i egenkap av sådan vaghållningsmyndighet som avses i lagens 11 §. NTM-centralerna är i denna uppgift underställda Trafikverkets styrning. I enlighet med 7 och 8 § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009) utarbetas det resultatavtal för NTM-centralerna. Parter i avtalen är NTM-centralerna i fråga, de ministerier som styr dem samt myndigheterna inom centralförvaltningen. Trafikverket är ett ämbetsverk på centralnivå inom trafikförvaltningen. Genom ett särskilt beslut ger Trafikverket NTM-centralerna rätt att använda de anslag som är avsedda för bastrafikledshållning och förvärv av jordområden.

Eftersom Trafikverket enligt 7 § 1 mom. i banlagen är banhållare för det bannät som det förvaltar, är Trafikverket både ban- och vaghållare. I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar.

17 §. Planering av väg och områdesplanering. Enligt 1 mom. ska en utredningsplan och en vägplan grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och 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.

Enligt 2 mom. ska de riksomfattande målen för områdesanvändningen samt landskapsplaner och generalplaner beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen. En utredningsplan får inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar. Enligt den gällande lagen kan en utredningsplan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen. En vägplan får inte godkännas i strid med en plan med rättsverkningar. Det föreslås att 2 mom. ändras så att även en vägplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om vägplanen avviker från detaljplanen endast i ringa grad. Dessutom förutsätts att kommunen och de fastighetsägare som direkt berörs av vägplanen förordar att planen ska godkännas. Med den föreslagna ändringen kan man undvika att det i kommuner fattas beslut om undantag eller görs planändringar med små verkningar i samband med att en plan godkänns. Den föreslagna ändringen gör Trafikverkets process för godkännande av planer smidigare då kommunen inte behöver börja bereda och driva genom planändringar eller beslut om undantag i situationer där en vägplan avviker från en detaljplan endast i ringa grad och den ringa avvikelser från detaljplanen med rättsverkningar har fått kommunens och fastighetsägarnas samtycke. Förslaget står också i överensstämmelse med målet att minska den administrativa bördan. En innehållsmässigt motsvarande ändring föreslås också i 10 § 4 mom. i banlagen.

22 §. Vägplanens innehåll. Väganslutningar och plankorsningar mellan en landsväg och en järnväg utgör en risk med avseende på trafiksäkerheten. Av trafiksäkerhetsskäl finns det i 45 § i landsvägslagen bestämmelser om sådana frisiktsområden utanför vägområdet där det finns anledning att hålla sikten fri från hinder. På frisiktsområden får det inte finnas byggnader, och väghållningsmyndigheten har rätt att avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer sikten på området.

I en vägplan som gäller byggandet av en landsväg ska vägens verkningar bedömas, såsom verkningarna på trafiksäkerheten, samt de åtgärder anges som behövs för att avlägsna eller minska de skadliga verkningar som vägen medför. Bestämmelserna om landsvägarnas skydds- och frisiktsområden har emellertid i praktiken inte alltid visat sig vara tillräckliga för att garantera trafiksäkerheten t.ex. när det gäller huvudvägnätet samt korsningar mellan en järnväg och en landsväg. I synnerhet när det är fråga om sådana områden vid väganslutningar och plankorsningar som enligt den gällande lagen är skydds- och frisiktsområden, där markägarens rätt att använda området är begränsad, finns det ett välgrundat behov av möjligheter att då trafiksäkerheten i betydande grad kräver det lösa in dessa områden så att de blir vägområden och därmed övergår i väghållarens ägo. Det finns välgrundad anledning att lösa in behövliga områden så att de blir vägområden i synnerhet i det fall där man för att skapa och bevara säker sikt blir tvungen att avlägsna trädbestånd eller avlägsna eller bearbeta naturhinder vid en väganslutning eller plankorsning. Inlösning aktualiseras likaså i de fall där en befintlig byggnad eller konstruktion som hindrar eller begränsar sikten måste avlägsnas. Genom inlösning kan man se till att det vägområde som övergår i väghållarens ägo förblir obebyggt. Av denna anledning föreslås det att 22 § ska utökas med ett nytt 3 mom., som gör det möjligt att av trafiksäkerhetsskäl anvisa ett frisiktsområde som ett vägområde i vägplanen. Omfattningen av det område som anvisas som vägområde fastställs enligt kommunikationsministeriets förordning om frisiktsområden (65/2011). Vägplanen ska innehålla en redogörelse för de trafiksäkerhetsaspekter som utgör grund för att ett område anvisas som vägområde.

23 §. Biområden och särskilda rättigheter som vägarbetet kräver. Den rätt som föreskrivs i 1 mom. i denna paragraf att använda en fastighet som biområde är till sin karaktär bestående och gäller tills biområdet dras in. Paragrafens 2 mom. innehåller bestämmelser om väghållarens särskilda rättigheter under den tid vägarbete pågår. Det är fråga om rättigheter som behövs för vägarbetet. Det föreslås att begreppet ”lägga upp” i paragrafen ska ersättas med termen ”placera”, som används nuförtiden och beskriver verksamheten bättre. Det har emellertid förekommit oklarhet i fråga om rätten att placera marks substanser. Placeringsområdena anvisas i

vägplanen och tas i väghållarens besittning vid vägförrättningen. I detta sammanhang får väghållaren rätt att använda området för placering av sådana marksubstanser som lösgörs vid vägarbetet men som inte behövs vid arbetet. Rätten att placera marksubstanser gäller under den tid vägarbetet pågår. Huvudregeln är att marksubstanserna placeras på området för gott, men i en vägplan kan det i fortsättningen anges att placeringen ska vara temporär. Den rätt till placering som avses här eliminerar emellertid inte skyldigheten att ansöka om sådant tillstånd för placering av marksubstanser som krävs enligt den övriga lagstiftningen. I 6 § i statsrådets förordning om landsvägar (924/2005) finns bestämmelser om skyldigheten att efter att vägarbetet slutförts snygga upp och jämna ut sådana områden där marksubstanser placerats. I 23 § 2 mom. i landsvägslagen föreslås det som en precisering av rätten att placera marksubstanser att det i vägplanen ska kunna anvisas rätt till temporär eller permanent placering av marksubstanser under den tid vägarbetet pågår. Samtidigt ska momentets felaktiga omnämnande av rätten att använda eller anlägga en enskild väg för väghållningsändamål ändras till ett omnämnande av rätten att använda eller anlägga en enskild väg som behövs i arbetet. Paragrafens 1 mom. kvarstår oförändrat.

Motsvarande ändringar ska göras i 16 § 2 mom. i banlangen.

24 §. *Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utlopps diken i vägplanen.* Hänvisningen i paragrafens 3 mom. ska ändras så att den avser den vattenlag (587/2011) som trädde i kraft den 1 januari 2012. I övrigt kvarstår paragrafen i sin gällande form.

31 §. *Planernas giltighetstid.* De utredningsplaner och vägplaner som gäller landsvägar är planer vars syfte är att ett vägprojekt ska genomföras. På grund av de konsekvenser planerna medför för markanvändningen är det inte ändamålsenligt att de är gällande en obestämd tid. Det sker nämligen förändringar i fråga om markanvändningsbehoven, den tekniska utvecklingen, lagstiftningen och värderingarna, och därför har det i denna paragraf fastställts bestämda giltighetstider för utredningsplanerna och vägplanerna.

Enligt paragrafens 1 mom. förfaller beslutet om godkännande av en utredningsplan om inte utarbetandet av en vägplan har inletts inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen för projektet har vunnit laga kraft. Efter att utredningsplanen har förfallit måste den behandlas på nytt inom ramen för förvaltningsförfarandet. Den ovillkorliga preskriptionstiden på åtta år har emellertid visat sig vara alltför strikt, i synnerhet med tanke på den tid som krävs för att säkerställa finansieringen för vägprojekt. För att tillräcklig flexibilitet ska möjliggöras föreslås det att paragrafens 1 mom. ska ändras så att det bestäms att Trafikverket ska kunna förlänga giltighetstiden för ett beslut om godkännande av en utredningsplan med högst fyra år. För närvarande är planernas giltighetstider inte alltid tillräckligt långa och det händer också att planer förfaller trots att planerna i sig är genomförbara och till innehållet uppfyller de krav som lagstiftningen ställer. Detta beror inte bara på faktorer som har att göra med säkerställande av trafikledernas finansiering, utan även på andra faktorer, t.ex. kommunernas och landskapsförbundens planläggning samt besvärprocesser vid förvaltningsdomstolarna över planläggningen och planerna. Ofta pågår även flera sådana processer parallellt. Om giltighetstiderna förkortas, föranleder behandlingen av planerna på nytt extra arbete som bl.a. Trafikverket och NTM-centralerna måste reservera tilläggsresurser för. Därför överensstämmer de föreslagna förlängningarna av giltighetstiderna på grundval av prövning med målet att regleringen och förfarandena ska göras smidigare. Planernas giltighetstider är emellertid av betydelse även vid bedömningen av egendomsskyddet för dem som äger fastigheter inom det område som anvisas i en plan. Giltighetstiden förlängs dock inte automatiskt, utan detta sker på grundval av prövning från fall till fall och förutsätter att de allmänna villkor som föreskrivs för planeringen av en väg i 17 § och de krav som föreskrivs för utredningsplanens innehåll i 19 § uppfylls. Momentet föreslås innehålla en hänvisning till dessa paragrafer. Det ska vara möjligt att förlänga giltighetstiden bara för sådana utredningsplaner som

är tidsenliga, godtagbara i miljöhänseende och genomförbara i tekniskt avseende. Trafikverkets beslut ska kunna överklagas genom besvär. Momentet är förenligt med 26 § 1 mom. i banlagen.

I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar.

Enligt paragrafens 3 mom. förfaller beslutet om godkännande av en vägplan, om arbetet på vägen inte har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket godkännandet av vägplanen har vunnit laga kraft. En godkänd vägplan kan dock beröra flera fristående objekt och vägarbetet kan även av andra skäl ske stegvis. Det har uppkommit oklarhet om huruvida man med påbörjandet av arbetet på vägen i detta moment avser arbeten som berör hela det område som omfattas av vägplanen och alla åtgärder som ingår i planen eller byggarbete som bara gäller något delområde. De knappa resurser som anvisas för väghållningen kan leda till att det är möjligt att påbörja vägarbetet endast till någon del. Det faktum att vägarbetet inleds till någon del innebär således att genomförandet av projektet har inletts, då bara den prioritering av projekten som den årliga finansieringen kräver kan fördröja påbörjandet av det vägarbete som avses i vägplanen inom hela det område som omfattas av planen. Det föreslås därmed att också påbörjandet av en del av arbetet på vägen hindrar att beslutet om godkännande av vägplanen förfaller i den situation där väghållningsmyndigheten har för avsikt att genomföra det projekt som avses i planen. Då vägprojektet genomförs etappvis ska väghållningsmyndigheten dock säkerställa att projektet fortfarande uppfyller villkoren för godkännande av vägplanen.

Trafikverket kan förlänga den tidsfrist som fastställts för påbörjande av arbetet på vägen med högst fyra år och kommunikationsministeriet kan av särskilda skäl förlänga tidsfristen med ytterligare en period på högst fyra år. Vägplanen är en detaljerad plan för genomförande av ett vägprojekt. Kommunikationsministeriet svarar för trafikpolitiken och för de övergripande riktlinjerna för väghållningen, men inte för genomförandet av enskilda vägprojekt. Därför föreslås det att Trafikverket ska kunna fatta beslut om förlängning av giltighetstiden för en vägplan också i det fall där det finns behov av att förlänga giltighetstiden på nytt. I samband med beslutet om förlängning av giltighetstiden ska det bedömas om vägplanen uppfyller de allmänna villkor som föreskrivs i 17 § och de krav som föreskrivs för vägplanens innehåll i 22 §. I likhet med vad som gäller förlängning av giltighetstiden för en utredningsplan ska det vara möjligt att förlänga giltighetstiden bara för sådana vägplaner som är tidsenliga, godtagbara i miljöhänseende och genomförbara i tekniskt avseende. Beslut som gäller förlängning av giltighetstiden för en vägplan kan överklagas genom besvär. Avsikten med de föreslagna ändringarna är att giltighetstiderna för planer enligt landsvägs- och banlagen ska bli enhetliga samtidigt som det säkerställs att giltighetstiderna är tillräckligt långa för att planerna ska kunna föras vidare och behandlas på ett ändamålsenligt sätt. Det föreslås att beslutanderätten i fråga om planernas giltighetstid ska överföras helt och hållet till Trafikverket som också ansvarar för godkännandet av planerna och har det övergripande ansvaret för landsvägs- och bannätet.

32 §. Uppföljning. Enligt denna paragraf ska väghållningsmyndigheten följa vägprojektets verkningar och utnyttja resultaten av uppföljningen vid bedömningen av olika projekts verkningar och vid valet av planeringslösningar. Enligt den föreslagna 11 § är Trafikverket väghållningsmyndighet i de fall som anges särskilt och i övrigt är det den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen som är väghållningsmyndighet. Utrednings- och vägplanerna godkänns i regel av Trafikverket, som också svarar för styrningen av NTM-centralerna inom sitt verksamhetsområde. De uppföljnings- och utvecklingsuppgifter som avses i paragrafen ska skötas centraliserat och därför föreslås det att dessa uppgifter ska skötas av Trafikverket.

32 a §. Hur järnväg beaktas vid planeringen av en väg. Byggandet av en landsväg kan medföra ett behov av att ändra en järnväg trots att det inte finns något behov av att förbättra järn-

vägen. Besluten om byggande av landsvägar fattas i enlighet med det planerings- och besluts-system som regleras i landsvägslagen. Med byggande av en landsväg avses enligt landsvägs-lagen anläggande av nya vägar och förbättring av befintliga vägar. Till förbättringen av vägar hör också sådana projekt där det bara är fråga om reglering av enskilda vägar som ansluter till en landsväg. I banlagen finns motsvarande bestämmelser beträffande byggandet av järnvägar. För att minska de parallella förvaltningsförfaranden som hänför sig till ett och samma projekt föreslås det att sådana ändringar som byggandet av en landsväg medför i fråga om en järnväg som är belägen inom vägprojektets verkningsområde ska kunna anvisas i den plan gällande byggandet av landsvägen som avses i landsvägslagen. Till dessa ändringar hör t.ex. flyttande av en järnväg och sådan reglering av plankorsningar där korsningar avlägsnas eller flyttas samt nya trafikförbindelser anordnas i anslutning till regleringen. Den föreslagna lagändringen inverkar inte på fullföljandet av de förpliktelser som föreskrivs i järnvägslagen, såsom på skyldigheten att lämna in en anmälan om byggandet av en järnväg till Trafiksäkerhetsverket. Det föreslagna förfarandet ska regleras i den nya 32 a § i landsvägslagen och det utgör ett alternativ till de nuvarande särskilda trafikleds-specifika förvaltningsförfarandena. Den situation där byggandet av en järnväg medför ändringar i fråga om en landsväg ska regleras i den nya 25 b § som föreslås ingå i banlagen. Enligt den nämnda paragrafen ska de ändringar som byg-gandet av en järnväg medför för en landsväg kunna anges i planerna gällande järnvägen.

34 §. Begränsat underhåll. Enligt 33 § 1 mom. ska en landsväg hållas i ett tillfredsställande skick med hänsyn till allmän trafik. I 34 § finns bestämmelser om begränsat underhåll. Enligt 34 § 1 mom. kan väghållningsmyndigheten besluta att en viss landsväg eller en viss del av en landsväg inte hålls i det skick som avses i 33 § 1 mom. En sådan väg eller del av en väg stängs av för allmän trafik. Det är närmast fråga om att man avstår från vinterunderhåll av rastplatser eller upplags- eller lastningsområden. Beslutet delges väganvändarna genom ett vägmärke som visar att vägen eller en del av den är avstängd, t.ex. en tilläggsskylt, eller genom att ett vägmärke som anger en parkeringsplats täcks över eller avlägsnas. Om avstängningen av en väg eller en del av den har betydande konsekvenser för den regelbundna trafiken för ett stort antal väganvändare, t.ex. om vinterunderhållet för en gångbana eller en cykelbana avslutas, finns det skäl att informera om att leden vintertid är avstängd också på något annat sätt än med hjälp av ett vägmärke. Eftersom lagrummet saknar bestämmelser om underrättande föreslås det att momentet kompletteras med bestämmelser om underrättande av polisen och räddningsmyndigheterna samt om kungörelse. Om avstängning ska meddelas direkt till polisen och räddningsmyndigheterna, då avstängningen kan ha betydelse för skötseln av deras uppdrag. Med tanke på den brådskande nödcentralsverksamheten, polisverksamheten, räddnings-verksamheten och den prehospitala akutsjukvården är det viktigt att dessa aktörer får vetskap om att användningen av en viss del av en väg för allmän trafik har upphört. Med tanke på tra-fikövervakningen och i synnerhet övervakningen av den tunga trafiken är det viktigt att det även vintertid finns välunderhållna platser som lämpar sig för övervakningen. Väghållaren ska när den fattar sina beslut inte bara beakta underrättelseplikten utan också trafikövervak-ningens behov. Väghållningsmyndigheten ska pröva när det finns skäl att utfärda en kungö-relse om saken. I paragrafens 2 mom. föreslås ingå ändringar.

36 §. Tillfällig farväg. Denna paragraf innehåller bestämmelser om anordnandet av en tillfäl-lig farväg på någon annans mark. Enligt den gällande lagen har väghållningsmyndigheten rätt att på någon annans mark ordna en tillfällig farväg om trafiken på en landsväg förhindras t.ex. till följd av att vägen rasat eller till följd av exceptionella naturförhållanden. Anordnandet av en tillfällig farväg innebär att en väg anläggs på någon annans mark eller att en befintlig en-skild väg tas i bruk för landsvägstrafik tills hindret har avlägsnats. Efter att hindret har avlägs-nats återgår området i sitt normala bruk. Denna paragraf har emellertid visat sig vara alltför snäv med avseende på väghållningen, och det finns således skäl att utvidga och precisera för-utsättningarna för anordnandet av en tillfällig farväg. Det föreslås att villkoren utökas med vägarbete, om vägarbetet av särskilda skäl förutsätter att en tillfällig farväg ordnas. Med så-

dant vägarbete avses närmast korvariga åtgärder, såsom arbeten på brobanor. På grund av sin karaktär och omfattning kräver dessa arbeten i allmänhet inte någon vägplan, där det skulle anvisas sådana tillfälliga farvägar som behövs under den tid vägarbetet pågår. Paragrafen ska inte tillämpas på vägarbete som har att göra med sedvanligt underhåll av en väg. Med den situation där en landsväg har rasat jämfälls även den situation där en konstruktion som hör till landsvägen, t.ex. en bro, har rasat eller riskerar att rasa. Paragrafen tillämpas också i det fall där en undantagssituation inte hindrar all trafik, men vägen inte kan användas t.ex. av fordon som överskrider en viss viktgräns. I detta fall kan de berörda fordonen anvisas en tillfällig farväg tills landsvägen har reparerats eller en trumma som passerar under landsvägen har förnyats. Avsikten är däremot inte att paragrafen ska tillämpas i sådana situationer där viktbegränsningen beror t.ex. på normala återkommande tjälskador, utan det ska vara fråga om ett exceptionellt hinder för att paragrafen ska bli tillämplig. En tillfällig farväg på någon annans mark uppfyller inte den sedvanliga standard som gäller landsvägar, vilket innebär att förarna till fordon som hänvisas till en sådan väg ska iaktta särskild försiktighet. En tillfällig farväg utgör en del av en landsväg och beträffande dess underhåll tillämpas bestämmelserna i 33 §. Detta anges i det tillägg som föreslås ingå i 36 § 1 mom. Momentet kompletteras dessutom i fråga om de som ska höras så att även ett väglag som avses i lagen om enskilda vägar (358/1962) om möjligt ska ges tillfälle att bli hört, om den enskilda vägen finns på fastigheten i fråga eller gränsar till den.

Trafiken på en landsväg kan tillfälligt förhindras av en trafikolycka, varvid man på grund av omedelbara räddningsåtgärder, uppröjning av olycksplatsen och preliminär utredning av orsakerna till olyckan tillfälligt kan tvingas stänga landsvägen och styra trafiken längs en omväg. Trafiken regleras enligt 49 § 1 mom. i vägtrafiklagen av en polisman, och medan försvarsmaktens övningar pågår på en väg regleras trafiken av en militärpolis eller av en militärperson som har förordnats till uppgiften. I det nämnda momentet hänvisas det dessutom till gränsbevakningslagen (578/2005), som innehåller bestämmelser om en gränsbevakningsmans deltagande i regleringen av trafiken. Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser om andra som också får reglera trafiken. Enligt 4 § 1 mom. i vägtrafiklagen ska en vägtrafikant i första hand följa tecken eller anvisningar som ges av en polisman eller av någon annan som reglerar trafiken. Det har inte förekommit oklarhet om rätten för polismän eller andra därmed jämförbara personer som reglerar trafiken att leda landsvägstrafiken längs en enskild omväg då en trafikolycka inträffat. Däremot har ersättningsfrågorna förblivit oklara och det finns inte heller någon rättspraxis om saken. För att ansvarsfrågorna ska förtydligas föreslås det att det nya 2 mom. som ska fogas till 36 § i landsvägslagen ska innehålla en hänvisning till dem som enligt 49 § i vägtrafiklagen reglerar trafiken och ett omnämmande av deras rätt att leda landsvägstrafiken på någon annans mark i det fall där trafiken på en landsväg tillfälligt förhindras till följd av en trafikolycka eller på grund av något annat motsvarande tillfälligt hinder, såsom en eldsvåda. Med någon annans mark avses här i praktiken en enskild väg som på detta sätt betjänar den allmänna trafikens behov.

På ersättandet av skador som orsakas ett fordon som använder en sådan farväg som avses i paragrafens 2 mom. tillämpas för närvarande skadeståndslagen (412/1974), där det krävs uppsåt eller oaktsamhet för att ersättningsansvar ska uppkomma. Ersättningsansvaret ska bedömas med avseende på förfarandet hos den som reglerar trafiken enligt 2 mom. Oaktsamhet kommer då i fråga endast i undantagsfall, t.ex. om den som reglerar trafiken med beaktande av arten och omfattningen av den trafik som leds längs med en tillfällig farväg uppenbart borde ha upptäckt dess brister, t.ex. att en bro har dålig bärkraft. Då en enskild väg används som en sådan tillfällig farväg som avses här är dess väghållare inte ansvarig för den allmänna trafik som leds längs med den.

37 §. Anslutning till landsväg. I 4 § 3 mom. i landsvägslagen finns bestämmelser om stomvägar. Stomvägar är framför allt avsedda att betjäna den långväga trafiken och det ställs höga

kvalitetskrav på dem för att trafiken ska löpa smidigt och tryggt. Detta förutsätter bl.a. att antalet anslutningar där enskilda vägar ansluter till stomvägar begränsas. Därför bestäms det i 37 § 4 mom. att bestämmelser om tillträde till stomvägar kan ges endast i vägplanen. Kommunikationsministeriet har till uppgift att utfärda föreskrifter om stomvägar, men ministeriet har emellertid inte ännu utfärdat några sådana föreskrifter. Det är möjligt att stomvägnätet blir mer omfattande än vad som ursprungligen planerats, så att det sträcker sig också till tämligen glest befolkade områden. Därför föreslås det att frågan om anslutandet av en enskild väg till en stomväg eller anläggandet av ett övergångsställe för en snöskoterled eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse i enskilda fall ska kunna behandlas och avgöras genom ett tillståndsbeslut istället för genom det administrativt utvecklade systemet med en vägplan. Det föreslås att en bestämmelse om saken ska tas in i paragrafens 4 mom., där det hänvisas till sådana tillstånd för anläggande av en anslutning eller lantbruksanslutning som avses i 1 mom. och sådana tillstånd för anläggande av ett övergångsställe som avses i 3 mom. Förutom att tillstånd ska kunna beviljas bara då de villkor som föreskrivs i de nämnda momenten är uppfyllda, krävs det särskilda skäl till att förfarandet med en vägplan inte ska tillämpas i det aktuella fallet. Väghållningsmyndigheten ska i detta sammanhang bedöma i synnerhet den nuvarande och framtida markanvändningen på området och behovet av nya anslutningar. Särskilda skäl kan anses föreligga om det inte heller inom en överskådlig framtid kan väntas sådana förändringar i fråga om markanvändningen längs stomvägen som ökar behovet av anslutningar. I paragrafens 1-3 mom. föreslås inga ändringar i sak.

38 §. Anläggande, underhåll eller ändring av anslutning eller övergångsställe. Enligt 1 mom. i denna paragraf är den som fått tillstånd att anlägga en anslutning skyldig att anlägga den och hålla den i skick enligt väghållningsmyndighetens anvisningar. Paragrafens 2 mom. innehåller bestämmelser om förfarandena då ändrad användning av en anslutning orsakar fara för trafiken eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen. Den väghållare som svarar för den enskilda vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen ska enligt väghållningsmyndighetens anvisningar ändra anslutningen så att den fara eller olägenhet som anslutningen förorsakar avlägsnas eller minskas. Om denna skyldighet försummas, kan väghållningsmyndigheten besluta att de nämnda arbetena ska utföras på den försumliges bekostnad. Eftersom fara eller olägenhet kan orsakas också av ökad användning av en anslutning utan att det sker någon förändring i fråga om arten av den trafik för vilken anslutningen används, föreslås det att paragrafens 2 mom. ska kompletteras så att även avsevärt ökat bruk av en anslutning kan medföra de följder som nämns i momentet. Dessutom föreslås det att momentet för tydlighetens skull ska utökas med ett omnämmande av att den som är skyldig att vidta åtgärder ska utföra behövliga ändringar på egen bekostnad. Ändringsarbetena berör i första hand själva anslutningen, vars konstruktion kan förbättras eller sträckning ändras. Det kan dock vara fråga om åtgärder som undantagsvis berör även området intill anslutningen, t.ex. att landsvägen förses med en avtagsfil för anslutningen, om företagsverksamheten eller expanderingen av den annars medför en trafiksäkerhetsrisk för landsvägstrafiken. Därför föreslås det att momentet ska preciseras med en bestämmelse om att den väghållare som svarar för den enskilda vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen är skyldig att utföra sådana ändringar i fråga om anslutningen eller i undantagsfall även anslutningsområdet att den fara eller olägenhet som anslutningen förorsakar avlägsnas eller minskas. I paragrafens 1 och 3 mom. föreslås inga ändringar.

Paragrafens nya 4 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om att väghållningsmyndigheten får utföra de erforderliga åtgärderna på den försumliges bekostnad eller avbryta byggarbetet, om den som avses i 1–3 mom. försummar sina skyldigheter. I den gällande lagen finns bestämmelser om tvångsutförande bara i paragrafens 2 mom. På tvångsutförande och avbrytande av arbetet tillämpas viteslagen (1113/1990), som det hänvisas till i momentet. Det förfarande som föreskrivs i viteslagen är indelat i två steg. Först fattas beslut om utsättande av hot om tvångsutförande eller avbrytande, och ifall försummelsen fortgår bestäms det att hotet ska verkställas. Båda besluten kan överklagas. Enligt 15 § 2 mom. i viteslagen får hotet om

tvångsutförande eller avbrytande dock verkställas trots att beslutet överklagas, om inte besvärsmyndigheten beslutar något annat. Eftersom en försummelse av de förpliktelser som föreskrivs i paragrafen kan orsaka fara för trafiksäkerheten, är det viktigt att behövliga korrigerande åtgärder kan vidtas utan dröjsmål.

40 §. *Avlägsnande av anslutning.* I paragrafens 1 mom. föreslås inga ändringar. I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om avlägsnandet av en anslutning som strider mot detaljplanen och om förhindrandet av dess användning. Åtgärden förutsätter ett överklagbart förvaltningsbeslut av väghållningsmyndigheten. I denna situation har det i och med att detaljplanen vunnit laga kraft slutgiltigt avgjorts att anslutningen står i strid med detaljplanen. Med stöd av en gatuplan har det byggts en gata som ersättande trafikförbindelse och gatan har genom ett gatuhållningsbeslut överlåtits i allmänt bruk. Markägaren eller någon annan som är missnöjd med de nya trafikarrangemangen har haft möjlighet att söka ändring i dem genom besvär. Därför föreslås det att avlägsnandet av en anslutning som står i strid med detaljplanen eller förhindrandet av dess användning inte ska kräva ett förvaltningsbeslut av väghållningsmyndigheten. Fastighetens ägare eller innehavare ska meddelas om saken på förhand och i enlighet med den gällande lagen ges tillfälle att bli hörd. De som enligt momentet ska ges tillfälle att bli hörda utökas med väglaget för ifrågavarande enskilda väg. Om anslutningen används allmänt för trafik ska meddelandet kungöras i enlighet med 108 §.

42 §. *Arbete på vägområde samt placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde.* Landsvägar är avsedda för allmänna trafik- och transportbehov. Vägområden förvärvas och vägar byggs och utrustas i enlighet med dessa behov. Också utomstående aktörer har emellertid ofta behov som hänför sig till vägområdena och som gäller bl.a. placering av olika typer av konstruktioner, ledningar och andra anordningar på vägområdena. För att ett vägområde ska få användas för dylika ändamål, som inte är landsvägsändamål, krävs det i regel tillstånd av väghållningsmyndigheten. Vid tillståndsprövningen bedöms åtgärdens inverkan på trafiksäkerheten och väghållningen. I 42 § 1 och 2 mom. finns bestämmelser om tillstånd och tillståndsvillkoren samt om tillståndshavarens skyldigheter.

Ibland har det hänt att vägområden utan väghållningsmyndighetens tillstånd har tagits i privat bruk t.ex. för förvaring av transportmedel eller upplagring av virke. Landsvägsbryggor har använts som permanenta ankoringsplatser för båtar, och broar och bergskärningar har använts för klättring. I och med att en allmän tillståndsbestämmelse har saknats, har det kunnat uppkomma en föreställning om att det skulle vara tillåtet att använda vägområden för olika privata ändamål utan att väghållningsmyndigheten skulle ha rätt att befatta sig med saken. Dylik verksamhet kan emellertid äventyra trafiksäkerheten och medföra olägenhet för gatuhållningen, skada vägegendomen eller orsaka annan skada eller olägenhet. Därför föreslås det att 42 § ska utökas med ett nytt 4 mom., där det bestäms att användning av ett vägområde och sådana konstruktioner, anläggningar och anordningar som finns på vägområdet för andra ändamål än landsvägsändamål förutsätter tillstånd av väghållningsmyndigheten, om inte ett tillstånd enligt 1 mom. har beviljats för åtgärden eller förfarandet är tillåtet enligt 3 mom. Vad som betraktas som landsvägsändamål framgår av 5 § i landsvägslagen, där det definieras vad som hör till en landsväg. Det föreslås att väghållningsmyndigheten på samma sätt som för närvarande enligt prövning ska kunna bevilja tillstånd t.ex. till att ett vägområde används för småskalig tillfällig försäljningsverksamhet. På korrigerande av otillåtna åtgärder som berör ett vägområde, såsom avlägsnande av sådan egendom som utan tillstånd har hämtats till ett vägområde, tillämpas den bestämmelse om administrativa tvångsmedel som ingår i 101 § 2 mom. I paragrafens 3 mom. föreslås inga ändringar.

För att minska den administrativa bördan föreslås det i 5 mom. att tillstånd emellertid inte ska krävas för placering på vägområde av sådana tillfälliga annonser som avses i 52 a §. Enligt den föreslagna 52 a § ska tillfällig annonsering som hänför sig till mötes-, informations-, nö-

jes- eller bröllopsevenemang eller andra motsvarande evenemang eller samhällliga, politiska eller andra ideologiska evenemang befrias från den anmälningsskyldighet som föreslås i 52 §. Dessa annonser får placeras ut tidigast en månad i förväg och de ska tas bort senast en vecka efter evenemanget. Även sådana tillfälliga annonser som avses i 52 a § berörs av kravet enligt det föreslagna 52 § 1 mom. att de ska utformas och placeras så att de inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen och så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen. Vidare ska 56 § i vägtrafiklagen och 6 i ordningslagen beaktas.

Det föreslås att Trafikverket i det nya 6 mom. ska bemyndigas att utfärda närmare föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos konstruktioner, anläggningar och anordningar som placeras på vägområde, om deras placering samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår. I fråga om el- och telekablar kan Trafikverkets föreskrift gälla endast kablarnas yttre skyddskonstruktioner och placering samt arrangemangen under den tid arbetet pågår. Med placering avses konstruktionernas, anläggningarnas och anordningarnas läge samt sättet för hur arbetet med att placera eller montera dem utförs. Arrangemangen under den tid arbetet pågår innefattar nödvändiga trafikarrangemang och andra behövliga arrangemang. För undvikande av överlappande bestämmelser ska i föreskriften när det gäller placering av sådana anordningar eller mindre konstruktioner som behövs för insamling och utdelning av post beaktas Kommunikationsverkets föreskrift om placering av postlådor (61/2011) som meddelats med stöd av 48 § i postlagen. I Trafikverkets föreskrift som är av teknisk karaktär kan dock beaktas sådana aspekter som när det gäller trafiksäkerheten hänför sig till placeringen av dessa anordningar och konstruktioner.

Genom Trafikverkets föreskrifter strävar man efter att minska den risk som trafiken utsätts för, olägenheterna för väghållningen, risken för dem som arbetar på vägområdet, skadorna på miljön samt hindren för placering av motsvarande konstruktioner, anläggningar och anordningar vid senare tillfällen. Det är vanligt att många nätaktörer vill placera sina ledningar och kablar på vägområdet. För att de ska rymmas förutsätts sambyggnad alltid när det är möjligt och även i övrigt ska ledningar och kablar placeras så att de i så liten grad som möjligt hindrar placeringen av kommande ledningar och kablar. Genom Trafikverkets föreskrifter kan man även minska den risk som tryckledningarna och elledningar orsakar alla dem som arbetar på vägområdet vid ett senare tillfälle. På ett vägområde arbetar inte bara de som arbetar inom väghållningen utan också de som bygger eller underhåller andra nätverk samt invånare på närliggande fastigheter t.ex. när de ska sätta upp en postlåda.

Trafikverket meddelar i nuläget anvisningar som inte är juridiskt bindande t.ex. för placering av valreklam invid trafikleder (LIVI/758/05.00/2015). Genom att föreskriva om behörighet att utfärda föreskrifter klarläggs Trafikverkets rätt att utfärda normer.

42 a §. Placering av vissa kablar på vägområde. För arbete på vägområde samt för placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde krävs det enligt 42 § tillstånd av väghållningsmyndigheten. Det föreslås vidare att 42 § utökas med ett nytt 4 mom. enligt vilket det krävs tillstånd av väghållningsmyndigheten för att ett vägområde och sådana konstruktioner, anläggningar och anordningar som finns på vägområdet ska få användas för andra ändamål än landsvägsändamål.

Enligt vad som föreslås i 1 mom. ska det inte krävas tillstånd enligt 42 § 1 mom. för placering av el- och telekablar samt tillhörande kabelskåp och kabelbrunnar på vägområde i de fall som räknas upp i momentet, utan det räcker med en anmälan. De åtgärder som anges i momentet lämpar sig för ett anmälningsförfarande eftersom arbetet på vägområdet endast avser en liten del av vägen och tar kort tid, varvid det är lätt för en erfaren aktör att hantera den risk som trafiken utsätts för samtidigt som olägenheterna för väghållningen i allmänhet inte blir särskilt stora. Vid behov ordnas det en terrängsyn. Anmälningsförfarandet ska inte användas när el-

och teleledningar och el- och telekablar placeras på vägområde på en längre sträcka i vägens längdriktning, eftersom risken för fara och olägenhet i sådana fall är betydligt större om väghållaren inte på förhand undersöker och prövar konsekvenserna av de åtgärder som ska utföras. Dessutom kan väghållaren kontrollera att en ledning som löper i vägens längdriktning inte placeras så att den tar onödigt mycket utrymme och därmed utgör ett hinder för att ledningar i ett senare skede placeras på vägområdet i fråga. För det första ska anmälningsförfarandet kunna användas när en ledning eller kabel som avses i paragrafen ska passera under en landsväg eller en gångbana eller en cykelbana som hör till landsvägen. För det andra ska anmälningsförfarandet användas i fall då det till en kabel som löper i vägens längdriktning görs en förlängning eller när det till en sådan kabel fogas en tvärgående kabel som löper utanför vägområdet eller som passerar under landsvägen. För det tredje ska anmälningsförfarandet gälla luftledningar som korsar en landsväg eller en gångbana eller en cykelbana som an knyter till den samt för det fjärde luftledningar som placeras utanför vägområdet och löper i vägens längdriktning, men vars ledningsområde sträcker sig till vägområdet. För det femte ska anmälningsförfarandet användas vid placering av telekablar på vägområde i samband med nya bredbandsprojekt då det är fråga om nya kundanslutningar som har anskaffats först under arbetet med att bygga ett omfattande bredbandsprojekt. Enligt momentets 6 punkt ska anmälningsförfarandet också kunna användas när det enbart är fråga om att kablar som ska löpa i vägens längdriktning placeras i befintliga rörledningar som löper i vägens längdriktning. På vissa vägsträckor finns det färdigt sådana rörledningar i vägens längdriktning som ägs av väghållningsmyndigheten eller en nättaktör. Kablarna kan då placeras i dessa rörledningar och det arbete som utförs på vägområdet koncentreras i dessa situationer till skyddsrens ändrar och fogar.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om skyldigheten att göra en anmälan om åtgärden till väghållningsmyndigheten och om de utredningar som ska ingå i anmälan. Till anmälan ska fogas utredningar om kabelns ägare, placering, förhållanden på och grunduppgifter om platsen, hur arbetet ska utföras och vem som ska utföra det, trafikarrangemangen under den tid arbetet pågår samt den dag då åtgärden enligt planerna ska inledas. Uppgifterna om förhållandena på platsen ska innefatta tillräckliga undersökningar av markgrunden, då det på basis av en geomorfologisk karta eller klippor eller stora stenar som är synliga i terrängen kan hända att det inte är möjligt att använda sig av normala metoder för att placera ut kablar som ska passera under vägen eller andra kablar, eller att kablarna inte kan placeras på normalt djup. I dessa situationer ska det genom undersökningar av markgrunden hittas en sådan plats och en sådan metod som möjliggör att kablarna placeras i enlighet med Trafikverkets föreskrift.

Anmälan ska enligt 3 mom. göras senast 21 dagar före den tidpunkt då åtgärden enligt planerna ska inledas. Enligt förslaget ska väghållningsmyndigheten efter att ha tagit emot anmälan men före den anmälda dagen för inledandet kunna förbjuda åtgärden om myndigheten bedömer att arbetet med att placera kabeln kan äventyra trafiksäkerheten eller medföra mer än ringa olägenhet för väghållningen. I momentet föreskrivs det att anmälaren inte får inleda den planerade åtgärden före den angivna dagen för inledandet. Om anmälan är bristfällig ger väghållningsmyndighet ett beslut där åtgärden förbjuds med anledning av anmälan. I motivering till förvaltningsbeslutet ska det då uppges vilka faktorer som har bidragit till avgörandet och av beslutet ska således framgå vilka brister anmälan hade. Den som gjort anmälan kan göra en ny anmälan och rätta till bristerna i den tidigare anmälan i enlighet med det negativa beslutet och väghållningsmyndighetens anvisningar. Också på en sådan ny anmälan tillämpas tidsfristen på 21 dagar. Väghållningsmyndigheten ska sträva efter att i samarbete med den som gjort anmälan rätta till sådana brister i anmälan som ledde till att åtgärden förbjöds.

Det föreslås att Trafikverket i 4 mom. ska bemyndigas att utfärda närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska ingå i anmälan, om de i 1 mom. avsedda el- och telekablabarnas yttre skyddskonstruktioner och placering samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår. Med

kablarnas yttre skyddskonstruktioner avses t.ex. skyddsror eller skyddskanaler. Med placering avses kablarnas läge samt sättet för hur arbetet med att placera kablarna utförs. Arrangemangen under den tid arbetet pågår innefattar nödvändiga trafikarrangemang och andra behövliga arrangemang. Trafikverket meddelar i nuläget anvisningar som inte är juridiskt bindande om placering av kablar på vägområde. Momentet förtydligar Trafikverkets rätt att utfärda normer. I stället för de nuvarande anvisningarna som i själva verket är förpliktande ska närmare bestämmelser kunna utfärdas i föreskrifter som är bindande med stöd av lag. Utöver de föreskrifter som eventuellt utfärdas med stöd av det bemyndigande att utfärda föreskrifter som nu ges har Kommunikationsverket med stöd av 244 § i informationssamhällsbalken (917/2014) utfärdat föreskrifter där det på ett täckande sätt har bestämts om telekablares placeringsdjup, kablarnas konstruktioner samt andra tekniska egenskaper (föreskrifterna 38 E/2014, 43 F/2015, 54 B/2014). I elsäkerhetslagen (410/1996) och de standarder som följer av den ställs säkerhetskrav som gäller elanläggningars tekniska egenskaper. Avsikten med Trafikverkets föreskrifter är inte att skapa sådana normer som är överlappande jämfört med ovan nämnda normer. Trafikverket kan emellertid utfärda sådana föreskrifter om skyddande och placering som behövs med tanke på trafiksäkerheten och väghållningen. Ovan nämnda föreskrifter och standarder har inte utarbetats så att de skulle beakta väghållningens och trafiksäkerhetens särskilda behov, såsom tillräckliga underfartshöjder för luftledningar med tanke på väghållningen, användning av varningsnät eller skydd som klarar av schaktningsarbete samt placeringsdjup.

När åtgärder som avses i 1 mom. utförs på vissa områden krävs dock att väghållningsmyndigheten särskilt övervakar åtgärderna och ger anvisningar. Därför föreslås i 5 mom. en bestämmelse om att tillstånd enligt 42 § 1 mom. emellertid ska krävas i dessa områden för de åtgärder som avses i 1 mom. Enligt 1 punkten ska anmälningsförfarandet inte tillämpas när åtgärden utförs på vägområdet på en motorväg eller motortrafikled. Tillstånd för placering av en ledning eller en kabel på vägområdet på en motorväg eller en motortrafikled kan beviljas endast i ytterst exceptionella fall, eftersom arbete på en motorväg i praktiken alltid medför fara för trafiken och den som utför arbetet. Enligt 2 punkten ska anmälningsförfarandet inte tillämpas i områden med grundvattenskydd. När det gäller grundvattenskyddet kommer inte ens ett tillstånd enligt 42 § 1 mom. på fråga, eftersom det schaktningsarbete som placeringen av kabeln kräver i praktiken bryter skyddet så att det inte mera går att återställa, vilket även kan leda till att grundvattnet förorenas. Enligt den föreslagna 3 punkten ska anmälningsförfarandet inte tillämpas i områden där vägkonstruktionen består av sprängsten och åtgärden förutsätter ingrepp i sprängstenskonstruktionen. Placering av en kabel i en sprängstenskonstruktion kan skada vägkonstruktionen för gott, och det är inte heller möjligt att utföra arbetet till rimliga kostnader. Momentets 3 punkt hindrar inte att luftledningar korsar en väg. Enligt 4 punkten ska anmälningsförfarandet inte heller tillämpas när kablar ska passera under ett vägområde, i sådana fall då avståndet från passagen under vägområdet till en gångtunnels, rörbros eller trummas konstruktion är mindre än fem meter eller till annan brokonstruktion mindre än 25 meter. Placering av en kabel i närheten av en bro förutsätter en bedömning av en broexpert så att brons konstruktioner inte skadas och reparation av bron inte förhindras och så att broexperten kan berätta var eventuella skyddsror finns. Detta är inte möjligt inom ramen för anmälningsförfarandet.

I 6 mom. tas det in en informativ hänvisning till informationsskyldigheten enligt lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinfrastuktur (xx/2016). Den information om ledningar och kablar som avses i 5 § 1 mom. i den lagen ska anmälas till Kommunikationsverket som fungerar som central informationspunkt på det sätt som föreskrivs i 7 § i samma lag. Till informationspunkten ska lämnas information även om nätets fysiska infrastruktur, planerade byggarbeten och tillståndsförfaranden som gäller byggande. Om tele- eller elkablar placeras i skyddsror eller annan fysisk infrastruktur, ska även deras läge anmälas till den centrala informationspunkten. Lagen i fråga avses träda i kraft den 1 juli 2016.

42 b §. Skyldighet att flytta, skydda och avlägsna. I lagen föreslås en ny 42 b §. Den nya paragrafens 1 mom. motsvarar vedertagen praxis enligt vilken t.ex. den som äger en kabel som är placerad på ett vägområde svarar för att kabeln och de anläggningar och anordningar som hör till den flyttas om väghållningen vid en senare tidpunkt förutsätter det.

I 2 mom. föreskrivs det att den åtgärd som avses i 1 mom. i fråga om sådana el- och telekablar som avser kundanslutningar till högst tre kunder ska utföras inom loppet av tre månader och i fråga om andra konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde, inklusive andra el- och telekablar än sådana som hör till de kundanslutningar som nämns ovan, inom loppet av sex månader från väghållarens eller väghållningsmyndighetens anmälan. Ledningens betydelse och årstiden när behovet att flytta ledningen uppstår och finansieringsbesluten för vägprojekten inverkar på den eventuella tidtabellen för flyttandet. Därför föreslås det i momentet även att väghållningsmyndigheten också ska kunna bestämma att tidsfristen ska vara längre än så eller förlänga tiden om det behövs för att åtgärden ska kunna utföras under den tjålfria perioden, eller om det behövs av någon annan motsvarande orsak. En sådan annan orsak kan vara t.ex. att den ledning som ska flyttas innefattar sådana delar som avviker från standarddelarna och måste tillverkas särskilt, varför det inte är möjligt att utföra åtgärden inom den tid som anges i momentet. I praktiken framgår större flyttbehov redan när en vägplan utarbetas och flera år innan åtgärden behöver vidtas. Nätinnehavaren kan preliminärt underrättas om flyttbehovet och tidpunkten för när det ska ske redan i planeringsskedet.

Från den huvudregel som det föreslås en bestämmelse om i 1 mom. och som motsvara nuvarande praxis har det praktiken gjorts flera undantag där den andel av kostnaderna som en nätaktör ansvarat för har minskats på sådana grunder som har att göra med hur länge ledningen eller kabeln har varit placerad på vägområdet. I 3 mom. föreskrivs det i överensstämmelse med nuvarande praxis att väghållningsmyndigheten emellertid ska svara för kostnaderna för flyttandet, skyddandet och avlägsnandet i situationer där objektet ursprungligen hade placerats utanför vägområdet, men då det på grund av en utvidgning av vägområdet i ett senare skede har hamnat på vägområdet. I strid med huvudregeln i 1 mom. ska väghållningsmyndigheten också svara för kostnaderna för flyttandet i det fall att väghållningsmyndigheten inte när den behandlade tillståndet eller anmälan beaktade att det under året för behandlingen av ansökan eller anmälan eller fem år efter det ska utföras något annat sådant väghållningsarbete än en punktåtgärd som kräver att objektet förflyttas. Vid ersättande av kostnaderna för flyttandet i situationer där väghållningsmyndigheten betalar för flyttandet ska åldern på det objekt som flyttas samt den kapacitetsökning som den ersättande ledningen medför beaktas. I allmänhet förutsätter flyttandet att en ersättande kabel byggs, så att överföringen av meddelanden, energi eller vatten inte utsätts för alltför stora störningar. Det är vanligt att kabelns kapacitet då ökas. Dessutom måste föråldrade kablar i vilket fall som helst bytas ut inom de närmaste åren.

Det föreslås att Trafikverket i 4 mom. ska bemyndigas att utfärda närmare föreskrifter om hur de åtgärder som avses i paragrafen ska genomföras, om tidsfrister samt om andra tekniska omständigheter som gäller åtgärderna. Trafikverket ska också kunna utfärda närmare föreskrifter om hur åldern på det objekt som ska flyttas samt den kapacitetsökning som den ersättande kabeln medför ska beaktas vid ersättandet av de flyttkostnader som avses i 3 mom. Det kan t.ex. vara fråga om precisering av hur de åtgärder som avses i 1 mom. ska utföras. I föreskriften kan det också anges vilken inverkan ledningens betydelse och årstiden då behovet uppstår har på den tidtabell för flyttandet som avses i 2 mom. Trafikverkets föreskrift kan precisera bestämmelsen i 3 mom. genom att ta ställning till hur åldern på det objekt som ska förflyttas och kapaciteten på den ersättande ledningen eller kabeln inverkar på ersättningsbeloppet i situationer där flyttandet betalas av väghållningsmyndigheten. I Trafikverkets föreskrift kan luftledningar, jordkablar och rörledningar samt sådana konstruktioner som hör till dem, t.ex. pumpstationer, transformatorer och kabelskåp, behandlas separat.

44 §. Skyddsområde för landsväg. Paragrafens 1 mom. kompletteras med ordet landsväg som ska precisera begreppet skyddsområde. Det föreslås att 37 § i banlagen ska preciseras på motsvarande sätt genom att man där talar om skyddsområde för järnväg. Även paragrafens rubrik preciseras så att den lyder "skyddsområde för landsväg".

45 §. Frisiktsområde för landsväg. Paragrafens rubrik preciseras så att den lyder "frisiktsområde för landsväg".

46 §. Anläggningar och anordningar samt åtgärdsbegränsningar utanför vägområdet. I denna paragraf begränsas rätten att hålla upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar inom en landsvägs skydds- eller frisiktsområde. Landsvägslagen saknar emellertid bestämmelser med stöd av vilka det är möjligt att begränsa sådana åtgärder som äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen, såsom schaktningsarbeten eller dikning invid en landsväg. Dyliga åtgärder kan t.o.m. medföra en risk för att landsvägen rasar. Trafiksäkerheten på landvägarna kräver att det ska vara möjligt att befatta sig med dyliga åtgärder på förhand. I samband med det tillståndsförfarande som berör åtgärden ska väghållningsmyndigheten höras och ges tillfälle att framföra sin uppfattning om hur åtgärden inverkar på trafiksäkerheten och väghållningen. Med stöd av paragrafen är det också möjligt att befatta sig med sådan användning för husbehov som faller utanför det tillståndssystem som regleras i marktäktlagen (555/1981), då användningen anses orsaka fara för trafiksäkerheten eller olägenhet för väghållningen. På grundval av vad som anförts ovan föreslås det att 46 § ska utökas med ett nytt 2 mom., där det bestäms att det inom en landsvägs skydds- eller frisiktsområde inte är tillåtet att ändra markytans form eller utföra dikning eller andra schaktningsarbeten på ett sådant sätt som kan äventyra trafiksäkerheten eller medföra olägenhet för väghållningen. Samtidigt ska paragrafens rubrik ändras så att den stämmer överens med paragrafens nya innehåll. Bestämmelsen motsvarar i fråga om sitt innehåll den bestämmelse om åtgärdsbegränsningar inom en järnvägs skydds- eller frisiktsområde som föreslås ingå i 39 § i banlagen. Dessutom ska ordalydelsen i paragrafens 1 mom. ändras så att den blir förenlig med 2 mom. och med motsvarande bestämmelser i banlagen.

52 §. Reklam och annonsering invid vägar. Det föreslås att bestämmelsen ändras så att det principiella förbudet mot att sätta upp utomhusreklam slopas i lagen samtidigt som man övergår till ett anmälningsförfarande för uppsättande av reklamaffischer och annonser. Inom ramen för anmälningsförfarandet ska det inte längre på det sätt som förutsätts i den gällande bestämmelsen prövas om reklamaffischen är nödvändig med tanke på trafiken eller turismen, utan begränsningarna för uppsättandet ska basera sig på trafiksäkerhets-, väghållnings- och miljöaspekter.

Det allmänna förbudet enligt den gällande lagen mot att sätta upp reklamaffischer och annonser har i onödan begränsat möjligheten för i synnerhet företagare i glesbygden att göra reklam för sina produkter eller tjänster. Syftet med ändringen jämfört med nuläget är att möjliggöra reklam invid vägar i områden där trafiksäkerhetsaspekter inte utgör något hinder för reklamen. Ett annat syfte är att göra såväl förfarandet som villkoren för uppsättande av reklamaffischer och annonser enklare.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse om att alla reklamaffischer och annonser som är avsedda för trafikanter på en landsväg ska utformas och sättas upp så att de inte äventyrar trafiksäkerheten, så att de inte medför olägenhet för väghållningen och så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen. Paragrafen ska gälla reklamaffischer och annonser invid vägar oberoende av om de är placerade på vägens skydds- eller frisiktsområde eller utanför dessa områden, så länge de är placerade så att omständigheterna visar att deras avsikt är att väcka vägtrafikanternas uppmärksamhet. Paragrafen ska gälla trafikområden utanför ett detaljplaneområde samt

trafikområden som inom ett detaljplaneområde anvisats för landsväg. Avgränsningen motsvarar alltså det område som förbudet i den gällande bestämmelsen omfattar.

Enligt 2 mom. ska till anmälan fogas en utredning om reklamaffischen eller annonsen och dess placering. Utredningen kan ges t.ex. i form av en bild eller ett fotografi av reklamaffischen eller annonsen. Placeringen ska anges t.ex. med en karta eller skiss som visar det exakta läget. Till anmälan ska dessutom fogas en utredning om markägarens eller markinnehavarens samtycke till att reklamaffischen eller annonsen sätts upp på dennes mark.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken väghållningsmyndigheten inom 30 dagar från det att en anmälan inkommit kan förbjuda att en reklamaffisch eller annons sätts upp, om väghållningsmyndigheten bedömer att uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen inte uppfyller kraven i 1 mom. Reklamaffischen eller annonsen får inte sättas upp före utgången av denna tid. Om väghållningsmyndigheten inte förbjuder uppsättandet inom loppet av 30 dagar efter anmälan, får reklamaffischen sättas upp i enlighet med anmälan. Väghållningsmyndigheten kan dock i det beslut som fattas med anledning av anmälan tillåta att reklamaffischen eller annonsen sätts upp före den tidpunkt som nämns ovan. I momentet sägs att det beslut som fattas med anledning av anmälan kan förenas med nödvändiga villkor.

Enligt 3 mom. kan ett beslut som fattas med stöd av anmälan gälla högst 10 år. Efter att giltighetstiden löpt ut måste en ny anmälan om reklamaffischen eller annonsen göras till väghållningsmyndigheten. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra beredskap inför förändringar, t.ex. den framtida utvecklingen av sådan teknologi som används i trafik och reklam. Bestämmelsen främjar också jämlikhet mellan annonsörer genom att tillståndsförfarandena förenhetligas och alla reklamaffischer som sätts upp med jämna mellanrum ska bedömas på nytt av väghållningsmyndigheten. När väghållningsmyndigheten behandlar anmälningar ska myndigheten även i övrigt beakta jämlikheten mellan annonsörerna. Kravet på jämlik behandling följer redan av de rättsprinciper inom förvaltningen som definieras i 6 § i förvaltningslagen. Det kan t.ex. inte tillåtas att en enskild annonsör sätter upp sin reklam på alla platser där det är möjligt att sätta upp reklam på en viss väg.

Om anmälan är bristfällig kan väghållningsmyndigheten bli tvungen att fatta ett negativt beslut med anledning av anmälan. I motiveringen till förvaltningsbeslutet ska det uppges vilka faktorer som har bidragit till avgörandet och av beslutet ska således framgå vilka brister anmälan hade. Den som gjort anmälan kan göra en ny anmälan och rätta till de brister som fanns i den tidigare anmälan i enlighet med det negativa beslutet och väghållningsmyndighetens anvisningar. Också på en sådan ny anmälan tillämpas tidsfristen på 30 dagar. Väghållningsmyndigheten ska sträva efter att i samarbete med den som gjort anmälan rätta till sådana brister i anmälan som ledde till att åtgärden förbjöds.

Reklam invid vägar inverkar på trafiksäkerheten. När väghållningsmyndigheten prövar om trafiksäkerheten äventyras ska den beakta både faktorer som har att göra med reklamaffischens utformning och placering. Av trafiksäkerhetsskäl ska en reklamaffisch eller annons inte på grund av utformning, färger eller andra egenskaper, t.ex. reflekterande ytor, kunna förväxlas med ett vägmärke eller andra trafikordningar. Reklamaffischer ska inte heller ha detaljrika element, t.ex. långa text- eller nummerserier eller liten text, som drar till sig vägtrafikanternas uppmärksamhet för en lång stund. Vid prövning av de trafiksäkerhetsaspekter som hänför sig till placeringen av en reklamaffisch ska bl.a. vägens geometri och frisiktsområden beaktas. Reklamaffischer ska i princip inte alls placeras i anslutningar, vid ramper, på platser där väggeometrin ändras (t.ex. där en väg smalnar av eller blir bredare), på olycksdrabbade vägsträckor, på platser där vägtrafikanten har begränsad sikt på grund av att vägen är kuperad eller på grund av andra sikthinder eller på andra motsvarande platser där det krävs särskild uppmärksamhet av vägtrafikanten (t.ex. områden med omkörningsförbud, områden med var-

ningsmärke). En reklamaffisch får inte vara placerad så att den konkurrerar om vägtrafikanternas uppmärksamhet med en trafikantordning. Även reklamaffischer som är för tätt placerade kan äventyra trafiksäkerheten och göra trafikmiljön svåröverskådlig. Vid placering av s.k. ledreklamanordningar, som blivit allt vanligare på sistone, och andra ljusreklamanordningar är prövningen av trafiksäkerhetsfaktorerna särskilt viktig. Dylika reklamskyltars ljusstyrka, blinkande ljus och växlande eller rörliga bilder är effektiva blickfång som kan äventyra trafiksäkerheten genom att göra det svårare att observera i synnerhet trafikljus.

Vid uppsättandet av sådana reklamaffischer och annonser för vilka det räcker med en anmälan och som avses i 52 § 2 mom. samt vid annonsering i enlighet med 52 a § ska dessutom bedömningen av annonsens form och innehåll samt placeringsplats med tanke på miljön beaktas. Enligt 52 § 1 mom. ska en reklamaffisch och en annons så väl som möjligt passa in i omgivningen, såsom naturmiljön, den byggda miljön och trafikmiljön. Beaktas ska alltså placeringsplatsens egenskaper när det gäller landskapet och miljön samt beslut som gäller dessa, såsom landskapsvårdsområden av riksintresse och områden som hör till den byggda kulturmiljön samt planbestämmelser som har att göra med landskaps- och miljövården.

De bestämmelser som gäller hörande i anslutning till tillståndsförfarandet som finns i 3 mom. i den gällande bestämmelsen ska flyttas till det nya 4 mom. Det är dock den väghållningsmyndighet som behandlar anmälan som ska pröva om utlåtande behöver begäras. Väghållningsmyndigheten kan behöva utlåtande av kommunen i synnerhet för att bedöma vilka konsekvenser placeringen av en reklamaffisch eller annons har på miljön eller landskapet samt för att bedöma konsekvenserna av beslut som gäller kommunernas markanvändning. Om någon annan myndighet än närings-, trafik- och miljöcentralen är väghållningsmyndighet, kan utlåtande begäras av centralen för bedömning av i synnerhet trafiksäkerhetsaspekterna. Inhämtandet av utlåtande ska koncentreras till situationer där det inte finns något entydigt hinder för uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen och där ett utlåtande kan inverka på prövningen av om uppsättandet ska tillåtas eller förbjudas.

Enligt övergångsbestämmelsen ska tillstånd som beviljats innan de föreslagna ändringarna träder i kraft gälla fram till den 31 december 2019, om inte en kortare giltighetstid har bestämts i beslutet om undantag. Den som har satt upp en reklamaffisch eller en annons ska göra en anmälan enligt 2 mom. eller avlägsna reklamaffischen eller annonsen före den tidpunkten. I annat fall kan väghållningsmyndigheten vidta åtgärder för att avlägsna reklamaffischen eller annonsen i enlighet med förfarandet i 101 §. På så sätt kan väghållningsmyndigheten avlägsna obehövliga och övergivna reklamaffischer och annonser som finns längs landsvägarna. Övergångsbestämmelsen främjar jämlikheten mellan annonsörerna genom att bedömningen enligt de nya kriterierna utsträcks till att gälla all reklam invid vägarna, i och med att också tillstånd som med stöd av den tidigare lagen har beviljats tills vidare omfattas av den nya regleringen. Bestämmelsen främjar en jämlik behandling av näringsidkare också eftersom alla beslut om tillstånd att få sätta upp reklamaffischer eller annonser blir tidsbestämda. För närvarande är det endast två aktörer som har beviljats tillstånd som gäller tills vidare, något som har försatt dem i en bättre ställning än andra aktörer. Övergångsperioden behöver emellertid vara tillräckligt lång för att ändringen inte ska medföra oskäliga kostnader och oskälig administrativ börda för aktörerna. De ansökningar om tillstånd som är anhängiga när lagändringen träder i kraft behandlas som anmälningar enligt det föreslagna 2 mom.

52 a §. Undantag från anmälningsskyldigheten. I den nya 52 a § föreslås det bestämmelser om undantag från anmälningsskyldigheten. Anmälningsskyldigheten ska inte omfatta reklam och annonsering som avses i 52 § 2 mom. som inte heller hittills har berörts av tillståndskravet i 52 §. Bestämmelsen blir nu den nya 52 a §. Bestämmelsens ordalydelse preciseras något. I stället för annonsering om val eller omröstningar föreslås det att man i paragrafen ska tala om tillfällig annonsering som hänför sig till samhälleliga, politiska eller andra ideologiska evene-

mang. Därmed motsvarar bestämmelsen bättre grundlagsutskottets ställningstagande, enligt vilket jämställande av reklam av politisk och annan ideell karaktär med kommersiell reklam i princip är ett problem med tanke på yttrandefriheten (GrUU 3/2010 rd, GrUU 19/1998 rd). Valreklam är ett typiskt fall av annonsering som hänför sig till samhällliga, politiska eller andra ideologiska evenemang, men bestämmelsen gäller även annan motsvarande annonsering. Den tillfälliga arten av annonsering om evenemang, dvs. tillfällig annonsering, understryks genom att definiering av sådan annonsering tas in i paragrafens första mening. Tillfällig annonsering måste särskiljas från tillfällig skyltning. Tillfälliga skyltar är tillfälliga trafik-anordningar som kan jämföras med vägmärken.

Undantaget från anmälningsskyldigheten ska också gälla annonsering och reklam på en byggnad eller i dess närhet då annonseringen eller reklamen gäller den verksamhet som bedrivs där eller de produkter som säljs där. Om det på en sådan plats görs reklam för något annat än sådant som nämns i lagrummet och som har att göra med den verksamhet som bedrivs där, omfattas reklamaffischen av anmälningsskyldigheten enligt 52 §.

Även om anmälningsförfarandet enligt 52 § inte tillämpas på de reklamaffischer och annonser som avses i paragrafen, berörs även dessa reklamaffischer och annonser av kravet i 52 § 1 mom. att de ska sättas upp och utformas så att de inte äventyrar trafiksäkerheten, så att de inte medför olägenhet för väghållningen och så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen. Sådana reklamaffischer invid vägarna som avses i 52 § och som är avsedda att vara permanenta kan i praktiken aldrig placeras på vägområde, men i fråga om tillfällig annonsering är detta dock möjligt med beaktande av trafiksäkerhetsaspekterna.

52 b §. Bemyndigande att utfärda föreskrifter. Trafikverket har utfärdat en anvisning som gäller förfarandet för tillstånd till undantag enligt den nuvarande lagen (Trafikverkets anvisningar 15/2010). Anvisningarna är inte juridiskt bindande, men de har i själva verket bundit väghållningsmyndigheten vid prövningen av ansökningar om tillstånd till undantag. För att avhjälpa situationen föreslås det att Trafikverket i den nya 52 b § ska bemyndigas att utfärda föreskrifter. I fråga om anmälan enligt 52 § kan Trafikverket utfärda behövliga föreskrifter som gäller innehållet och anmälningsförfarandet. Vidare kan föreskriften gälla de tekniska egenskaperna hos och placeringen av reklamaffischer och annonser invid vägar. I en sådan föreskrift kan det anges villkor för hur en reklamaffisch eller annons ska utformas och placeras så att den inte äventyrar trafiksäkerheten. Väghållningsmyndigheten kan grunda sin prövning av reklamaffischens eller annonsens verkningar när det gäller trafiksäkerheten på föreskriften och på det viset få en lämplig rättslig grund för sin prövning. Dessutom kan medborgarna på ett lämpligt sätt få information om vilka reklamaffischer och annonser som kan godkännas med tanke på trafiksäkerheten samt vilka placeringsplatser som kan godkännas. Bemyndigandet ska gälla endast innehållet i anmälan och anmälningsförfarandet samt reklamaffischers och annonsers tekniska egenskaper, t.ex. form, innehåll, storlek, användningen av ljusreklamanordningar samt placeringen av reklamaffischer och annonser. Frågor som gäller trafiksäkerheten tas upp även i motiveringen till 52 §.

En landsvägs vägområde definieras i lagens 5 §. Enligt 42 § är utgångspunkten att det krävs tillstånd av väghållningsmyndigheten för arbete på vägområde samt för placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde. I lagens 44–48 § finns det bestämmelser om landsvägars skydds- och frisiktsområden för vilka det har föreskrivits särskilda begränsningar i markanvändningen. Enligt 56 § i vägtrafiklagen (267/1981) är det förbjudet att på väg eller i dess omedelbara närhet uppsätta märken, skyltar eller andra anordningar som kan förväxlas med vägmärken eller andra trafik-anordningar eller som kan göra det svårare att se dessa. Polisen eller väghållaren får omedelbart avlägsna en sådan anordning. För reklam invid vägar gäller dessutom vad som föreskrivs om reklam och kungörelser i 6 § i ordningslagen (612/2003). Enligt den nämnda paragrafen 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. Finland förpliktas av den europeiska överenskommelsen om huvudleder för internationell trafik (AGR-överenskommelsen, FördrS 17/1992). I AGR-överenskommelsen fastställs det internationella nätet av europavägar (E-vägnätet). Bilaga II till överenskommelsen tar upp de villkor som ställs på huvudleder för internationell trafik. Enligt punkt V.3. i bilaga II bör kommersiell reklam nära internationella huvudvägar undvikas av estetiska skäl och säkerhetsskäl. I Trafikverkets föreskrift ska det närmare kunna anges hur överenskommelsen i praktiken ska tillämpas inom det finska vägnätet. Avsikten är att reklam även ska möjliggöras på motorvägar, dock utan att äventyra trafiksäkerheten.

53 a §. Hur järnväg beaktas vid en landsvägsförrättning. Enligt den föreslagna 32 a § ska man i en vägplan också kunna behandla järnvägsområden och arrangemang som hänför sig till en järnväg. Då en ändring som berör en järnväg grundar sig på en vägplan som avses i landsvägslagen, är det motiverat att också de inlösnings- och ersättningsfrågor som hänför sig till järnvägen behandlas och avgörs vid en sådan landsvägsförrättning som avses i landsvägslagen. För att det system som berör statens trafikledsegendom ska vara överskådligt ska det emellertid bildas separata inlösningsenheter för landsvägs- och järnvägsändamål. I övrigt gäller för landsvägars del landsvägslagens bestämmelser om förvärv av områden och ersättningar och för järnvägars del motsvarande bestämmelser i 5 kap. i banlagen. Det föreslås att banlagen ska utökas med en ny 43 b §, som innehåller motsvarande bestämmelser om den situation där byggandet av en järnväg medför ändringar i fråga om en landsväg.

56 §. Besittningstagande. Enligt 1 mom. i denna paragraf tar väghållaren i sin besittning de vägområden som anvisats i en vägplan och de rättigheter som ska grundas vid den tillträdesyn som hålls i samband med landsvägsförrättningen. Efter att besittningstagandet skett anses arbetet på vägen ha påbörjats i enlighet med 31 § 3 mom. För att arbetet på vägen ska kunna påbörjas krävs det dock att det finns finansiering för vägen. På grund av väghållningsanslagens knapphet är påbörjandet av byggarbetena emellertid förenat med osäkerhet. Eftersom det har förekommit osäkerhet om huruvida besittningstagandet avser hela det område som godkänts i vägplanen och alla de rättigheter som ska grundas, föreslås det för tydlighetens skull att 56 § 1 mom. ska utökas med ett omnämmande av att de områden och rättigheter som avses i momentet kan tas i besittning också stegvis. Beslutet om detta fattas av väghållningsmyndigheten, på grundval av den finansiering som anvisas för vägprojektet. Samtidigt ändras den finska språkdräkten i den sista meningen i 4 mom. I paragrafens 2–3 och 5 mom. föreslås inga ändringar.

Det föreslås att 46 § 1 mom. i banlagen ska kompletteras med ett motsvarande tillägg.

56 a §. Överlåtelse av en enskild väg. Byggandet av en landsväg medför ofta reglering av befintliga enskilda vägar och anläggande av nya vägar. Ett vägprojekt kan också gälla enbart reglering av enskilda vägar. De enskilda vägar som avses här anläggs av väghållningsmyndigheten på dess egen bekostnad. Enligt 56 § 1 mom. tas de behövliga områden som i en vägplan anvisats för en enskild väg i väghållarens besittning för den tid vägen anläggs. Det har emellertid förekommit oklarhet om när dessa vägar övergår från väghållarens besittning till väganvändarna. Med tanke på anläggandet av en enskild väg och åtgärdandet av eventuella brister skulle det vara ändamålsenligt att överlåtelsen av vägen kunde ske flexibelt i takt med att vägprojektet framskrider. Därför föreslås det att lagen ska utökas med en ny 56 a §, där det bestäms att en sådan väg som avses i 56 § 1 mom. överlåts till användarna vid den tidpunkt som väghållningsmyndigheten bestämmer. En förutsättning för överlåtelsen är dock att det finns en mottagande part, dvs. vägdelägarna tillsammans eller ett väglag. Det kan också vara fråga om en fastighetsägares egen väg. I det fall där det till följd av regleringen av enskilda vägar sker förändringar som berör väganvändarna eller det anläggs helt nya enskilda vägar, ska man vid

landsvägsförrättningen fatta beslut om vägdelägarna och om hur väghållningsskyldigheten fördelas mellan delägarna. Vid behov kan ett väglag grundas för en väg. Ett villkor för att vägen ska kunna överlåtas från väghållaren till dess användare är således att det vid landsvägsförrättningen antingen har fattats ett slutgiltigt beslut om vägdelägarna och väghållningsskyldigheten eller att det har fattats ett temporärt beslut om saken för den tid förrättningen pågår.

Den reglering av enskilda vägar som avses här grundar sig på en vägplan, med stöd av vilken behövliga områden för en enskild väg har tagits i väghållarens besittning i anslutning till landsvägsförrättningen. Vägens sträckning har således slutgiltigt avgjorts i den godkända vägplanen och det förekommer inte ovisshet om dess framtida användare. Ersättningarna för förändrade vägförbindelser och eventuella ökade underhållskostnader fastställs vid landsvägsförrättningen, oavsett tidpunkten för överlåtelsen av vägen. För att erhållandet av ett laga kraft vunnet beslut om vägdelägarna och ansvaret för väghållningen inte ogrundat ska fördröja överlåtelsen av vägen till dess användare, föreslås det att vägen ska kunna överlåtas trots besvär över förrättningsmännens beslut.

Det föreslås att banlagen ska utökas med en paragraf med motsvarande innehåll, en ny 46 a §, som gäller överlåtelse av sådana enskilda vägar som anges i en järnvägsplan.

63 §. Ägoreglering. Enligt 1 mom. i denna paragraf ska behovet av ägoregleringar utredas vid en landsvägsförrättning. Om förrättandet av nyskifte har inletts vid tidpunkten för landsvägsförrättningen ska behovet av ägoregleringar dock utredas och avgöras genom nyskifte i stället för vid landsvägsförrättningen. I momentet finns en hänvisning till 68 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen, som innehåller bestämmelser om sådant nyskifte som sker i samband med ett projekt som gäller en allmän väg eller en järnväg eller något annat motsvarande projekt. Bestämmelserna om nyskifte ändrades genom en lag om ändring av fastighetsbildningslagen (1159/2005). Förutsättningarna för projektnyskifte anges nuförtiden i 67 § 4 mom. i fastighetsbildningslagen. Därför föreslås det att hänvisningen till fastighetsbildningslagen ska ändras så att den stämmer överens med den gällande lagen. I paragrafens 2 och 3 mom. föreslås inga ändringar i sak.

67 §. Utvidgning av inlösen. Denna paragraf innehåller bestämmelser om inlösen av mer omfattande områden än vad som anvisas som vägområde i vägplanen. Enligt paragrafens 1 mom. har fastighetens ägare rätt att vid en landsvägsförrättning istället för att yrka på en sådan ersättning som bestäms för betydande olägenhet kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den. Rätten att kräva inlösen har dock begränsats till sådana situationer där landsvägen orsakar betydande olägenhet för fastigheten närmast till följd av splittring av ägorna eller minskad ägoareal och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoregleringar. Ett vägprojekt kan emellertid orsaka en fastighet betydande skada eller olägenhet också av andra orsaker. Med tanke på fastighetsägarens rättsskydd är det motiverat att ägaren kan kräva utvidgning av inlösen också i andra situationer än de som nämns i den gällande lagen. Därför föreslås det att tillämpningsområdet för paragrafens 1 mom. ska utvidgas så att fastighetsägaren ska ha möjlighet att kräva inlösen av sin fastighet eller en del av den förutom i de situationer som anges i den gällande lagen även i de fall där byggandet av en landsväg av någon annan anledning orsakar betydande skada eller olägenhet för fastigheten eller en del av den. Fastighetsägaren har rätt att fatta beslut om huruvida han eller hon framställer ett inlöseningskrav eller anser att ersättning för olägenheten är ett bättre alternativ. Sådan betydande skada eller olägenhet som avses i bestämmelsen föreligger åtminstone då ägaren till följd av vägprojektet inte längre kan använda fastigheten eller en del av den för dess ursprungliga ändamål. Detta är fallet t.ex. om en bostadsfastighet på grund av det buller som landsvägstrafiken orsakar blir oduglig för boende eller om byggnaderna orsakas omfattande skador av den vibration som vägen medför. Likaså kan en fritidsbostadsfastighet på grund av närheten till en landsväg bli olämplig för rekreationsändamål.

Bestämmelsen i den gällande paragrafens 2 mom., som berör väghållarens inlösningsrätt då den ersättning för olägenhet som avses i 1 mom. är oproportionerligt stor, ska på grund av saksammanhanget överföras till 1 mom. som dess sista mening.

Paragrafens 2 mom. innehåller bestämmelser om väghållarens rätt att utvidga inlösen. Enligt den gällande lagen har väghållaren rätt att lösa in fastigheten eller en del av den, om kostnaderna för att ordna en ny trafikförbindelse i stället för den förbindelse som landsvägen skär av skulle vara anmärkningsvärt stora i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen. Det ska emellertid vara möjligt att utvidga inlösen också i de situationer där en byggåtgärd som hänför sig till vägprojektet enligt en förhandsbedömning skulle vara uppenbart oändamålsenlig i förhållande till dess eftersträlvade verkningar. Det är fråga om en sådan situation där kostnaderna för att undanröja eller minska de skadliga följder som landsvägen orsakar fastigheten skulle vara betydande i jämförelse med värdet på den fastighet som berörs av olägenheten. De skadliga följderna av en landsväg utgörs framför allt av trafikbuller och utsläpp samt vibration. Kostnaderna för byggandet av bullerskydd som dämpar bullret uppgår beroende på byggsättet och byggmaterialet samt konstruktionens höjd till 700–1 400 euro/m. Kostnaderna för minskning av bullret kan därmed lätt överskrida fastighetens värde, och olägenheten kan inte ens med hjälp av bullerskyddet undanröjas helt och hållet. I en sådan situation kan det vara uppenbart oändamålsenligt att bygga ett bullerskydd och föreligga välgrundad anledning att lösa in fastigheten eller en del av den.

På grundval av vad som anförts ovan föreslås det att paragrafens 2 mom. ska ändras så att det i momentet bestäms att väghållaren i vägplanen kan ges rätt att lösa in en fastighet som är belägen utanför vägområdet eller en del av fastigheten, om kostnaderna för att undanröja eller minska de skadliga verkningar som landsvägen medför bedöms vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen. I vägplanen ska det likaså vara möjligt att på samma sätt som enligt den gällande lagen ge väghållaren rätt att lösa in en fastighet eller en del av den om kostnaderna för att ordna en ny trafikförbindelse i stället för den förbindelse som landsvägen skär av skulle vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen. Missförhållandet mellan kostnaderna för skyddsåtgärderna eller anordnandet av en ny trafikförbindelse och värdet på fastigheten eller fastighetsdelen ska visas i vägplanen. Genom beslutet om godkännande av vägplanen avgörs frågan om utvidgning av inlösen på ett bindande sätt. Inlösen genomförs i enlighet med vägplanen vid landsvägsförrättningen, där också inlösningsersättningarna fastställs. Ändamålsenligast skulle det vara att använda den inlösta fastigheten eller fastighetsdelen för ägoregleringar, om de förutsättningar som anges för detta föreligger. I paragrafens 3 mom. föreslås inga ändringar i sak.

I 57 § 1 och 2 mom. i banlagen föreslås ändringar med motsvarande innehåll.

73 §. Ersättning för utredningsarbete och för vissa andra åtgärder. Det har förekommit oklarhet om vilken aktör som svarar för de skador som landsvägstrafiken orsakar en enskild väg då den med stöd av 36 § används som tillfällig farväg. En enskild vägs bärkraft är i allmänhet inte tillräcklig för tung landsvägstrafik. I detta fall skulle det vara oskäligt att vägdelägarna skulle ansvara för skadorna, eftersom de inte har medverkat till skadornas uppkomst. Då det i allmänhet förblir outrett vilka fordon som har orsakat skadorna, ersätts dessa skador enligt 10 § i trafikförsäkringslagen (279/1959) inte heller av trafikförsäkringen. Trots att sådana skador som orsakas av en enskild omväg inte uppkommer till följd av ett fel eller en försummelse hos landsvägens väghållare, är det ändå rimligt att väghållaren svarar för ersättandet av skador som den allmänna trafiken orsakar en enskild väg. Ersättandet kan ske antingen genom arbetsprestationer, genom att den enskilda vägen på väghållningsmyndighetens bekostnad iständs så att den är i samma skick som den var i innan skadan uppkom, eller genom penningersättning. Enligt 73 § i landsvägslagen är ägaren av en fastighet berättigad till ersättning av väghållaren för en sådan skada eller olägenhet som en fastighet orsakas av att en tillfällig far-

väg ordnas eller används. För tydlighetens skull föreslås det att det nya 2 mom. som ska fogas till 73 § ska innehålla en bestämmelse om att det som bestäms i 1 mom. gäller också de berörda vägdelägarna eller väglaget, då ett sådant har grundats för vägen.

74 §. Övriga ersättningar och landsvägsförrättning som gäller ersättningar. Paragrafens 1 mom. innehåller bestämmelser om ersättningsförfarandet i det fall där byggandet eller användningen av en landsväg orsakar en fastighet någon annan skada eller olägenhet än vad som avses i 5 kap., som gäller förvärv av områden samt ersättningar. Eftersom det ovan föreslås att 67 § 1 mom. ska ändras så att fastighetsägarens rätt att kräva inlösning av sin fastighet i samband med byggandet av en landsväg ska utvidgas, ska rätten att kräva inlösning för enhetlighetens skull utvidgas också i samband med de ersättningsärenden som avses i 74 § 1 mom. Därför föreslås det att det sist nämnda momentet ska utökas med ett omnämnande av att fastighetens ägare har rätt att istället för att kräva ersättning för olägenheten eller skadan alternativt kräva att fastigheten eller en del av den löses in, om den skada eller olägenhet landsvägen orsakar fastigheten är betydande. Förutsättningarna för inlösning ska bedömas enligt samma grunder som framförs ovan i motiveringen till 67 § 1 mom. I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar i sak.

En motsvarande ändring föreslås i 65 § 1 mom. i banlagen.

80 §. Deponering av ersättning som är stridig. I den gällande paragrafen bestäms det att den del av ersättningen som bestridits inte deponeras när väghållningsmyndigheten anför besvär över ersättningar som bestämts vid en landsvägsförrättning. Ersättningstagaren är dock berättigad att få denna del av ersättningen mot en säkerhet som väghållningsmyndigheten har godkänt. Denna bestämmelse avviker emellertid från de depositionsbestämmelser som ingår i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977) (inlösningslagen), där det bestäms att den omtvistade delen av ersättningen får deponeras hos regionförvaltningsverket och att ersättningstagaren har rätt att lyfta den deponerade delen mot en säkerhet som regionförvaltningsverket godkänner.

För att förfarandet för betalning av ersättningar ska förenhetligas föreslås det att paragrafen ändras så att den del av ersättningen som bestridits får deponeras när väghållningsmyndigheten anför besvär över ersättningar som bestämts vid en landsvägsförrättning. Samtidigt ska paragrafens rubrik ändras så att den stämmer överens med paragrafens nya innehåll. På deponeringen tillämpas i övrigt det som bestäms i 52 § 2 och 3 mom. samt i 70 § i inlösningslagen, vilka det hänvisas till i paragrafen. Närmare bestämmelser om deponeringen finns i lagen om deponering av pengar, värdeandelar, värdepapper eller handlingar som betalning eller till befrielse från annan fullgörelseskyldighet (281/1931). Deponering innebär att ersättning erläggs. Ersättningen ska deponeras hos regionförvaltningsverket på den plats där betalningen ska erläggas. Eftersom det är mycket sällsynt att väghållningsmyndigheten anför besvär över de ersättningar som bestämts vid en landsvägsförrättning, är förslaget inte av någon nämnvärd betydelse med tanke på regionförvaltningsverkets verksamhet.

I 70 § i banlagen föreslås en motsvarande ändring.

83 §. Obetydliga ersättningar. Enligt denna paragraf behöver sådana ersättningar som inlösningskommissionen fastställt till mycket små belopp inte betalas eller deponeras. Gränsen har i paragrafen fastställts till 10 euro. I 73 § i banlagen har motsvarande gräns fastställts till 20 euro. De inlösningsbestämmelser som berör landsvägar och järnvägar ska i mån av möjlighet ha samma innehåll, och skillnader kan motiveras bara utgående från de särskilda behov som hänför sig till trafikledernas art. Därför föreslås det att 83 § i landsvägslagen ska ändras så att gränsen för att den ersättning som bestämts vid en landsvägsförrättning ska betraktas som obe-

tydlig blir 20 euro. Därmed blir landsvägslagens och banlagens bestämmelser om obetydliga ersättningar enhetliga.

84 §. Ersättningsfria överlåtelse. Den hänvisning som ingår i 1 mom. i denna paragraf ska ändras till en hänvisning till den gällande lagen om statliga affärsverk (1062/2010). I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar.

89 §. Indragning av landsväg. I denna paragraf regleras indragning av en landsväg. Det har emellertid förekommit oklarhet om när ett beslut om indragning av en landsväg träder i kraft i det fall där beslutet har överklagats. Därför föreslås det att en väg ska upphöra att vara landsväg vid utgången av det kalenderår under vilket beslutet om indragningen har vunnit laga kraft. Om beslutet inte överklagas vinner det laga kraft efter att besvärstiden löpt ut. Högsta förvaltningsdomstolens beslut vinner laga kraft vid den tidpunkt då det meddelas. Enligt 8 § i statsrådets förordning om landsvägar (924/2005) fortsätter väghållningsmyndighetens underhållsansvar till den 1 oktober kalenderåret efter att landsvägen drogs in.

90 §. Konstruktioner och anordningar på ett tidigare vägområde. Paragrafens 1 mom. innehåller bestämmelser om konstruktioner och anordningar som i väghållningssyfte byggts eller placerats på ett tidigare vägområde och som övergår till områdets ägare då landsvägen upphör, om inte väghållningsmyndigheten för bort dem inom ett år från det att vägen upphört. Det föreslås att paragrafen ska utökas med ett omnämnande av att väghållningsmyndigheten kan överlåta den egendom som finns på ett tidigare vägområde, såsom en brygga, till någon annan aktör i det fall där den inte blir del av en enskild väg eller en gata. Om t.ex. en brygga är i tillräckligt bra skick och fortsättningsvis kan användas för sitt ändamål, skulle det vara oändamålsenligt att väghållningsmyndigheten nedmonterar den. Någon annan aktör, såsom kommunen eller ett byalag, kan överta underhållet av bryggan som en åtgärd i samband med utvecklandet av området. I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar.

Dessutom föreslås det att paragrafen ska kompletteras med ett nytt 3 mom., där det bestäms att den rätt att placera konstruktioner, anläggningar och anordningar på ett vägområde som beviljats genom ett tillstånd av väghållningsmyndigheten eller uppkommit genom en anmälan till väghållningsmyndigheten förblir gällande trots att vägområdet övergår till en ny ägare då vägen upphör eller dras in.

91 §. Överföring av ett tidigare vägområde. Denna paragraf innehåller bestämmelser om hur och till vem det vägområde som hör till en landsväg övergår då vägen upphör. Enligt paragrafens 1 mom. övergår vägområdet från väghållaren till den fastighet som ligger närmast invid samt i kommunens ägo, då vägområdet ligger antingen inom ett detaljplaneområde eller inom ett område för vilket kommunen beslutat utarbeta en detaljplan. Eftersom det vägområde som hör till en landsväg enligt 93 § i markanvändnings- och bygglagen övergår i kommunens ägo när en detaljplan träder i kraft, föreslås det för tydlighetens skull att momentet ska utökas med en hänvisning till den nämnda paragrafen.

95 §. Indragning av biområde. Landsvägarnas biområden används i allmänhet som områden där väghållningsämnen tas. Efter att det användningsbara stenmaterialet tagit slut på ett område eller då biområdet annars blir obehövligt för väghållningen ska det dras in. Väghållningsmyndigheten fattar beslut om saken. I samband med indragningen upphör väghållarens rätt till området, vilket i regel återgår till den fastighet från vilken det tagits för vägändamål. Det har emellertid förekommit oklarhet om förfarandet för indragning av biområden, då förfarandet i tillämpliga delar omfattas av det som föreskrivs om vägplaner. Eftersom det ur markägarens synvinkel är fråga om upphävande av en nyttjanderätt som belastat dennes fastighet och eftersom de fastighetstekniska frågorna och ersättningsfrågorna ska behandlas vid landsvägsförrättningen, finns det inte skäl att tillämpa det förfarande som iakttas i fråga om vägpla-

ner vid indragningen av ett biområde. Därför föreslås det att den procedurbestämmelse som ingår i den gällande paragrafens 1 mom. ska strykas. På förfarandet för indragning av ett biområde tillämpas, liksom på förvaltningsärenden i övrigt, bestämmelserna i förvaltningslagen (434/2003). I paragrafens 2-4 mom. föreslås inga ändringar.

I 83 § 1 mom. i banlagen föreslås en motsvarande ändring.

95 a §. Indragning och överlåtelse av en del av ett vägområde. I 89 § regleras indragning av en landsväg. Genom indragningen av en landsväg förändras trafikförhållandena inom det område som vägen anses betjäna, då landsvägen upphör att vara förbindelseled och vanligtvis blir en enskild väg. Däremot saknas bestämmelser om indragning av delar av vägområden. Landsvägsområden har vid olika tidpunkter lösts in för olika väghållningsändamål, och då förhållandena förändras kan det hända att det inte längre finns bruk för vissa vägområden, såsom parkeringsområden. Det kan också hända att en markägare vars mark är belägen invid en landsväg har ett välunderbyggt behov av att utvidga sin fastighet i riktning mot landsvägen. Landsvägsområdena ägs i allmänhet av väghållaren, vilket innebär att överlåtelsen av en del av ett landsvägsområde sker genom fastighetsförsäljning, så att väghållaren säljer ett outbrutet område av vägområdesfastigheten i enlighet med vad som bestäms i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002). Köp av ett outbrutet område och de efterföljande åtgärderna omfattar flera faser. Förfarandet förutsätter att köparen och säljaren kommer överens om köpesumman och de övriga villkoren för affären, att det upprättas ett köpebrev som uppfyller formkraven, att lagfart söks för det outbrutna området samt att en fastighetsförrättning genomförs så att en fastighet bildas av det outbrutna området eller så att det outbrutna området fogas till en befintlig fastighet.

För att detta förfarande ska förenklas föreslås det att lagen ska utökas med en ny 95 a §, i vars 1 mom. det bestäms att väghållningsmyndigheten ska kunna dra in sådana delar av ett vägområde som inte behövs för landsvägens väghållning. I detta fall minskar landsvägsfastighetens yta med det indragna områdets areal, medan landsvägen i övrigt kvarstår oförändrad. Det ska vara möjligt att dra in en del av ett vägområde också i det fall där väghållaren har vägrätt i fråga om vägområdet t.ex. i enlighet med 93 § i markanvändnings- och bygglagen. Indragningen träder i kraft genom ett indragningsbeslut. Samtidigt upphör väghållarens rätt, äganderätt eller vägrätt i fråga om det indragna vägområdet. Landsvägen är fortfarande landsväg, men dess utsträckning i bredd- eller längdriktning minskar till följd av denna åtgärd. I regel är det fråga om en åtgärd som vidtas på initiativ av en markägare vars mark ligger invid vägområdet. Syftet med åtgärden är i allmänhet att med hjälp av tilläggsmark förbättra användbarheten för markägarens fastighet, antingen för dess gällande ändamål eller för dess framtida bruk. Eftersom det är möjligt att dra in en del av ett vägområde bara under förutsättning att vägområdet inte heller inom en överskådlig framtid kommer att behövas för väghållningsändamål, beror indragningen på väghållningsmyndighetens prövning. Väghållningsmyndigheten kan också inleda indragningsförfarandet på eget initiativ. Vidare är det möjligt att utarbeta och godkänna en vägplan istället för att fatta ett enskilt indragningsbeslut, vilket är ändamålsenligt då vägområden dras in för flera fastigheters del.

Paragrafens 1 mom. föreslås dessutom innehålla en bestämmelse om väghållningsmyndighetens skyldighet att ansöka om en landsvägsförrättning efter att indragningsbeslutet har fattats. För att säkerställa att fastighetssystemet är tillförlitligt och hålls uppdaterat ska landsvägsförrättningen inledas utan dröjsmål efter att beslutet om indragning fattats. Vid landsvägsförrättningen ska behövliga fastighetstekniska åtgärder vidtas och anteckningar om ändringen av vägområdets areal införas i fastighetsregistret. Indragningen av en del av ett vägområde inleds ofta på initiativ av en markägare som äger mark invid en landsväg, och i syfte att tillgodose dennes intresse. I detta fall är det rimligt att markägaren, i avvikelse från huvudregeln i lagens 85 §, står för landsvägsförrättningens kostnader.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om att en indragen del av ett vägområde som är i väghållarens ägo ska överföras till den fastighet som gränsar till vägen vid den landsvägsförrättning som inletts enligt 1 mom. På förfarandet tillämpas i detta fall bestämmelserna om styckning i fastighetsbildningslagen (554/1995). Indragningen av en del av ett vägområde och överföringen av området till den fastighet som ligger invid vägen höjer värdet på denna fastighet och medför därmed nytta för markägaren. Därför föreslås det att det som bestäms om indragning av ett biområde i 95 § 3 mom. ska tillämpas på ersättandet av den nytta som erhålls då en del av ett vägområde som är i väghållarens ägo dras in och fogas till en markägares fastighet. Ersättning för nytta kommer inte i fråga beträffande sådana delar av indragna vägområden för vilkas del väghållaren har vägrätt.

På en indragen del av ett vägområde kan det finnas konstruktioner och anordningar som behövs för väghållningen och vars överföring regleras i 90 § 1 mom. Denna bestämmelse ska tillämpas också då en del av ett vägområde dras in. Detta framgår av 95 a § 3 mom.

Med tanke på statens fastighetsförmögenhet som helhet är det ändamålsenligt att vid sidan av det administrativa förfarandet för indragning av en del av ett vägområde även bevara Trafikverkets rätt att överlåta sådana delar av vägområden som inte behövs för väghållningen. De landsvägsområden som är i väghållarens ägo hör till statens fastighetsförmögenhet och vid överlåtelsen av dem iaktas således lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002). Bestämmelser om detta föreslås i 4 mom.

99 a §. Avgifter. Lagen har saknat en bestämmelse om de avgifter som tas ut för tillstånd som beviljas med stöd av lagen. I denna proposition föreslås det att ett anmälningsförfarande ska tas i bruk i de fall som avses i 42 a och 52 §. Det föreslås att denna brist ska avhjälpas genom att det till lagen, med beaktande av anmälningsförfarandena, fogas en ny 99 a §, enligt vilken det för ett tillstånd som väghållningsmyndigheten beviljat med stöd av denna lag och för ett beslut som fattats med anledning av en anmälan tas ut en avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgifterna för de tillstånd som beviljas med stöd av landsvägslagen finns redan för närvarande i statsrådets förordningar om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer som utfärdas årligen (år 2016 förordning 1731/2015). Förordningarna utfärdas med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten och lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna. I den nya 99 a § föreslås det i överensstämmelse med detta att närmare bestämmelser om avgiften utfärdas genom en förordning av statsrådet som bereds av arbets- och näringsministeriet.

100 §. Straff. I enlighet med kriminaliseringsprinciperna är straffrätten ett sistahandsalternativ för att styra människor beteende. För de gärningar som är straffbara enligt landsvägslagen har det egentligen inte dömts ut några straff och för att effektivisera efterlevnaden av lagen har straffbestämmelsen i paragrafen i praktiken inte behövts. De åtgärder som kräver tillstånd och iakttagandet av villkoren för tillståndet kan övervakas och effektiveras genom de administrativa tvångsmedlen i 101 §. Även när det gäller tillfällig begränsning av trafiken kan iakttagandet av begränsningarna säkerställas på andra sätt. Därmed finns det inte några grunder för straffbestämmelsen med beaktande av principen om att ett straffrättsligt straff ska vara det sista alternativet. Det föreslås att paragrafen upphävs.

101 §. Administrativa tvångsmedel. Enligt 1 mom. är det regionförvaltningsverket som ansvarar för de indirekta administrativa tvångsmedlen. För direkta administrativa tvång i vissa avgränsade situationer svarar väghållningsmyndigheten enligt 101 § 2 mom. i landsvägslagen. Uppdelningen har orsakat tolkningsproblem gällande myndigheternas behörighetsfördelning i frågor som gäller administrativt tvång. Tillsynsåtgärderna beträffande de tillstånd som beviljats med stöd av landsvägslagen ankommer mera naturligt på väghållningsmyndigheten som

även är tillståndsmyndighet i ärenden enligt landsvägslagen. Också för att göra förfarandena smidigare vore det ändamålsenligt och motiverat att det är väghållningsmyndigheten som ansvarar även för indirekt administrativt tvång. Med stöd av det som sagts ovan föreslås det att behörigheten enligt 1 mom. när det gäller indirekta administrativa tvångsmedel överförs från regionförvaltningsverket till väghållningsmyndigheten. I paragrafens 2 och 3 mom. föreslås inga ändringar i sak. I den sista meningen i 3 mom. ändras den finska språkdräkten.

103 §. Delgivning och delfående av beslut. Denna paragraf innehåller bestämmelser om förfarandet för delgivning av beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan samt om förlängning av giltighetstiden för en vägplan. Paragrafens 1 mom. föreslås i överensstämmelse med det gällande förfarandet innehålla en bestämmelse om att Trafikverket ska sända beslutet om godkännande av en plan eller förlängning av dess giltighetstid till väghållningsmyndigheten, dvs. till NTM-centralen som är behörig i trafikfrågor. NTM-centralen ser å sin sida till att beslutet sänds till kommunen för att delges i enlighet med de gällande bestämmelserna. Enligt den nya kommunallagen (410/2015) och dess ikraftträdandebestämmelse ska kommunerna ta i bruk en elektronisk anslagstavla i juni 2017. Därför föreslås det att momentet också ändras så att det blir möjligt att kungöra ett ärende på kommunens elektroniska anslagstavla i enlighet med kommunallagens principer. I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar i sak.

Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelser om det särskilda delgivningsförfarande som iaktas då en vägplan som gäller ändring av en enskild väg till en landsväg har godkänts. Ett sådant beslut om godkännande av en vägplan ska delges kommunen och den som har gjort framställningen. Den sist nämnda ska underrätta de övriga som undertecknat framställningen om saken. Landsvägslagen innehåller emellertid inga bestämmelser om framställningar som gäller vägar eller om behandlingen av dem. En ändring av en enskild väg till en landsväg inleds och genomförs i allmänhet av väghållningsmyndigheten som en del av det allmänna utvecklandet av landsvägsnätet. Beslutet om godkännande av en vägplan som gäller detta ska i den ordning som föreskrivs i paragrafens 1 mom. läggas fram i kommunen, varvid beslutet anses ha delgetts förutom kommunen även den enskilda vägens delägare. Därför föreslås det att 103 § 3 mom. ska upphävas såsom obehövlig.

105 §. Ändringssökande. Landsvägslagens 105 § som gäller ändringssökande ändrades senast i samband med det lagprojekt som gällde omprövningsförfarandet och besvärstillstånds-förfarandet (RP 230/2014 rd). Då utvidgades besvärstillstånds-förfarandet, men utanför besvärstillståndsregleringen föll ändå frågor som gällde godkännande av utredningsplaner och vägplaner. I sitt utlåtande med anledning av ovan nämnda regeringsproposition (GrUU 55/2014 rd) ansåg grundlagsutskottet dock att ärendets art eller betydelse inte med nödvändighet förutsätter tillträde till högsta förvaltningsdomstolen utan besvärstillstånd ens i de ärendegrupper som nämns i regeringens proposition. Grundlagsutskottet ansåg i samma utlåtande att det är viktigt att konsekvent föra vidare arbetet med att utveckla och utvidga systemet för besvärstillstånd.

Huruvida systemet med besvärstillstånd lämpar sig beror på om överklagandet före högsta förvaltningsdomstolen är ordnat så att de rättssäkerhetsgarantier som krävs på grund av ärendets art och betydelse fullföljs (se t.ex. GrUU 32/2012 rd). I sitt utlåtande angående ovan nämnda regeringsproposition har grundlagsutskottet dessutom konstaterat att det också har betydelse om högsta förvaltningsdomstolens skyldighet eller möjlighet att bevilja besvärstillstånd enligt de lagfästa kriterierna räcker till för att garantera tillgången på rättssäkerhet i den aktuella ärendekategorin (GrUU 55/2014 rd). Trots att ärenden som gäller godkännande av utrednings- och vägplaner är särskilt viktiga med tanke på partens rättssäkerhet och samhället är det möjligt att garantera rättssäkerheten också genom de förutsättningar för beviljande av besvärstillstånd som anges i 13 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Det är möjligt att i systemet för besvärstillstånd ta hänsyn till den särskilda betydelsen av besluten om god-

kännande av utrednings- och vägplaner genom 13 § 2 mom. 3 punkten i förvaltningsprocesslagen. Enligt den punkten ska besvärstillstånd beviljas om det finns något annat vägande skäl för att bevilja tillståndet än ett skäl som har att göra med en enhetlig rättspraxis eller att det i ärendet skett ett uppenbart fel, vilka avses i de tidigare punkterna. Med stöd av detta föreslås det att systemet med besvärstillstånd ska utvidgas så att det även inkluderar ärenden som gäller godkännande av utrednings- och vägplaner. Enligt det föreslagna 2 mom. får förvaltningsdomstolens beslut överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Samtidigt föreslås det att det gällande 3 mom. upphävs.

Det föreslås att det till 4 mom. fogas hänvisningar till 42 § 1 mom. och 42 a §. När det gäller tillstånd för arbete på vägområde samt placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde är det ändamålsenligt att besvär över tillståndsbeslutet enligt 42 § 1 mom. anförs hos den förvaltningsdomstol inom vars verksamhetsområde åtgärderna som gäller vägområdet vidtas. På samma sätt är det mest ändamålsenligt att besvär över ett beslut som i enlighet med 42 a § fattas med anledning av en anmälan om placering av el- och telekablar på vägområde anförs hos den förvaltningsdomstol inom vars verksamhetsområde åtgärderna för att placera ledningen eller kabeln på vägområde utförs.

Vidare stryks i 4 mom. hänvisningen till 40 § 2 mom. som föreslås bli ändrad så att avlägsnandet av en anslutning som står i strid med detaljplanen eller förhindrandet av dess användning inte längre kräver ett förvaltningsbeslut av väghållningsmyndigheten. I 1 och 5–8 mom. föreslås inga ändringar.

107 §. Omedelbar verkställighet av beslut. Enligt 1 mom. i denna paragraf kan ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan eller förlängning av giltighetstiden för en vägplan verkställas trots besvär. Genom den komplettering av 31 § som föreslås ovan kan också giltighetstiden för en utredningsplan förlängas genom Trafikverkets beslut. Därför föreslås det att momentet ska kompletteras så att även beslut om förlängning av giltighetstiden för en utredningsplan ska kunna verkställas trots besvär. I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar.

108 §. Kungörelse. Enligt den nya kommunallagen (410/2015) och dess ikraftträdandebestämmelse ska kommunerna börja delge beslut i det allmänna datanätet i juni 2017. Därför föreslås det att paragrafen ändras så att där hänvisas till kungörelseförfarandet enligt kommunallagen. Denna paragraf innehåller bestämmelser om kungörelseförfarandet i det fall där det inte finns särskilda bestämmelser om delgivningen. Det föreslås att paragrafen ska utökas med en bestämmelse om delgivning genom kungörelse. Delgivningen anses ha ägt rum den sjunde dagen efter att kungörelsen offentliggjorts. Paragrafen är därmed förenlig med 62 § 3 mom. i förvaltningslagen, som gäller offentlig delgivning.

I 95 § i banlagen föreslås en motsvarande ändring.

1.2 Banlagen

2 §. Tillämpningsområde. Det föreslås att ordalydelsen i 1 mom. preciseras beträffande tillämpningen av lagen på privata spåranläggningar. I banlagen bestäms om privata spåranläggningar med de begränsningar som föreskrivs i 2 och 3 mom.

Paragrafens 3 mom. innehåller en hänvisning till de bestämmelser i banlagen som inte tillämpas på privata spåranläggningar. I propositionen föreslås det emellertid att lagens 34 § ska upphävas och därför ska hänvisningen till denna paragraf strykas. Med stöd av 18 § 4 mom. kan banhållaren besluta att väghållaren ska vidta åtgärder för att ändra eller avlägsna en plan-

korsning som medför omedelbar fara. Eftersom det i detta sammanhang är fråga om utövning av offentlig makt och det fattas ett överklagbart beslut om saken, ska momentet inte tillämpas på privata spårläggningar. Samma typ av offentlig makt utövas också vid det beslutsfattande som berör tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg med terrängfordon. Bestämmelser om dessa frågor ska tas in i det föreslagna nya 2 a kap., på det sätt som beskrivs nedan. Därför föreslås det att 2 § 3 mom. ska utökas med en hänvisning till 18 § 4 mom. och till 2 a kap. På anläggandet av en enskild väg som korsar en privat spårläggning tillämpas lagen om enskilda vägar samt de bestämmelser om arbete på ett järnvägsområde som ingår i 36 § i banlagen. Vidare ska lagens 4 kap. ändras så att både begränsningarna av markägarens nyttjanderätt och banhållarens rättigheter som berör skydds- och frisiktsområden utanför järnvägsområdena ska gälla direkt med stöd av lag. Privata spårläggningar, som betjänar privata transportbehov, påverkar däremot inte rättsställningen för markägare som äger områden invid banan. Således föreslås det att momentet också ska utökas med en hänvisning till lagens 4 kap. Vidare förelås det att paragrafen ska utökas med en hänvisning till det nya 4 mom. som föreslås blir fogat till 43 § i banlagen där det föreskrivs om järnvägsförrättning för fastsällande av järnvägsområdets omfattning. För privata spårläggningar har markområdena ofta skaffats genom frivilliga köp och när det gäller banor som ägs av kommuner i vissa fall eventuellt genom inlösnings med stöd av en detaljplan. Det är inte motiverat att de föreslagna bestämmelserna om avgränsning tillämpas på privata spårläggningar när man utöver det som nämnts ovan tar hänsyn till att det i fråga om privata spårläggningar inte kan visas på något faktiskt behov av att avgränsa området.

3 §. Definitioner. Denna paragraf innehåller definitioner av sådana begrepp som är centrala med avseende på lagens tillämpning och som upprepas nedan i lagen. Enligt lagförslaget ska banornas skyddsområden uppkomma direkt med stöd av lag. Därför föreslås det att definitionen i paragrafens 6 punkt ska ändras så att det bestäms att man med skyddsområde avser ett område utanför järnvägsområdet som behövs för att främja en trygg användning av banan.

Lagens nya 2 a kap. föreslås innehålla bestämmelser om tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg med snöskoter och andra terrängfordon. I den gällande lagen har dessa tillstånd anknutits till det stomnät som avses i 4 §. Det föreslås emellertid att stomnätet vid tillståndsprövningen ska ersättas med det transeuropeiska bannätet, som kallas TEN-nätet. En definition av TEN-nätet föreslås ingå i den nya 9 a-punkt som ska fogas till paragrafen.

I paragrafens 11 punkt definieras en väg, men däremot finns det ingen definition av väghållaren, vilket har orsakat oklarhet vid lagens tillämpning. Eftersom det är följdriktigt att en definition av väghållaren tas in efter definitionen av en väg, föreslås det att bindeorden ”samt med” ska strykas ur 11 punkten. Det föreslås nämligen att en definition av väghållaren ska ingå i paragrafens nya 12 punkt. Med väghållare avses tre olika typer av aktörer som svarar för trafikleder, vilka skiljer sig från varandra i administrativt avseende, om inte något annat särskilt bestäms i lag. När det är fråga om enskilda vägar avses med väghållare vägdelägarna gemensamt eller väglaget, då ett sådant har bildats för en väg. När det gäller en fastighets egna vägar är fastighetens ägare väghållare. För en landsvägs del avses med väghållare den väghållningsmyndighet som anges i 11 § 1 mom. i landsvägslagen, dvs. den behöriga NTM-centralen. När det är fråga om en gata avses med väghållningsmyndighet kommunen i egen-skap av ansvarig för gatuhållningen enligt 84 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen. I 89 § föreskrivs det om uppsättande och underhåll av trafikordningar i anslutning till plankorsningar. För tydlighetens skull föreslås att det i den nya 13 punkten ska definieras att det med trafikordning avses trafikljus, vägmärken, avstängnings- och varningsanordningar samt vägmärkingar. Det föreslås att paragrafen ska utökas med ett nytt 2 mom. som gäller sådana registerenheter som vid tillämpningen av banlagen jämföras med fastigheter. Motsvarande definition ska strykas ur förteckningen i 1 mom. I övrigt föreslås inga ändringar av definitionerna.

7 §. *Banhållningsmyndighet, banhållare och kostnaderna för banhållningen.* Enligt 1 mom. kan även någon annan än banhållaren av särskilda skäl med stöd av ett avtal delta i kostnaderna för banhållningen. Det föreslås att 1 mom. preciseras genom att momentet kompletteras med de grunder med stöd av vilka det kan finnas särskilda skäl för att någon annan än staten och banhållaren med stöd av ett avtal deltar i kostnaderna för banhållningen på det statsägda bannätet eller åtar sig att se till att någon åtgärd som hänför sig till banhållningen vidtas. Enligt ett förslag av den parlamentariska arbetsgrupp som utredde möjligheterna att minska det efter-satta underhållet av trafiklederna och införa nya finansieringsmodeller (Kommunikationsministeriets publikationer 35/2014) kunde ett nytt medel för att genomföra utvecklingsinvesteringar vara att de som drar nytta av ett projekt i fortsättningen även i högre grad än för närvarande deltar i finansieringen av projektet. Även om budgetfinansieringen är den viktigaste finansieringsmodellen för investeringar i trafikinfrastruktur, måste också alternativa finansieringsmodeller kunna användas. I framtiden kan därmed en del av t.ex. den nytta som följer av genomförandet av trafikprojekten styras till finansieringen av trafikprojekten.

Syftet med det tillägg som görs i momentet är att i lagen skriva in nuvarande praxis och således få en rättslig grund för att budgetfinansieringen används på det sättet. Med kommunerna har det hittills på frivillig basis avtalats t.ex. om kommunernas deltagande i infrastrukturkostnader för utveckling av närtågstrafiken, såsom kostnader för byggandet av stationer, hållplatser och tilläggsspår. Bland annat ringbanan, som är en bana inom stadstrafiken men som samtidigt också är en bana som går till flygfältet, genomfördes som ett gemensamt projekt där staten, Vanda stad och Finavia Abp deltog i finansieringen. Avsikten är inte att ändra på denna praxis som baserar sig på avtal och frivillighet. Staten ingår dessutom avsiktsförklaringar för markanvändning, boende och trafik med de största stadsregionerna. Syftet med dessa avsiktsförklaringar är en bättre samordning av de lösningar som gäller markanvändning och trafik. Avsikten är att MBT-avsiktsförklaringarna ska bidra till att främja framförhållningen i fråga om projekt och en konsekvent utveckling av orterna.

Som exempel på ett särskilt skäl för deltagande i kostnaderna för banhållningen nämns att banhållningen sköts så att den till sin kvalitet eller omfattning håller en högre standard än vad den allmänna trafiken kräver. En motsvarande grund ingår för närvarande i 10 § 2 mom. i landsvägslagen. Genom tillägget förenhetligas bestämmelserna i landsvägslagen och banlagen. Att banhållningen sköts så att den till sin kvalitet eller omfattning håller en högre standard än vad den allmänna trafiken kräver kan gälla t.ex. att banans viktbegränsning är högre än vad den allmänna trafiken kräver. Banavsnittet kan således lämpa sig för en enskild näringsidkares eller någon annan aktörs tunga transporter även om banavsnittet i fråga inte på grund av den allmänna trafiken behöver lämpa sig för dylika tyngdklasser. Att en bana håller en högre standard kan dessutom innebära att ett banavsnitt som tagits ur bruk istandsätts så att det kan trafikeras eller en höghastighetstågförbindelse som eventuellt byggs i framtiden.

En annan grund som tas in i lagen är att någon drar särskild nytta av de åtgärder som vidtas. Möjligheten för någon utomstående att delta i kostnaderna för banhållningen om den så önskar kan komma i fråga i synnerhet i de situationer där ett järnvägsprojekt från första början genomförs på grund av en enskild aktörs intresse eller på begäran av den aktören. Den särskilda nyttan i sådana fall kan bestå i t.ex. att fastighetens värde ökar till följd av att det trafikmässiga läget förbättrats. Även ett företags konkurrensläge kan förbättras eller också kan förutsättningarna för att bedriva verksamheten i övrigt förbättras avsevärt.

När banhållningen sköts så att den till sin kvalitet eller omfattning håller en högre standard än vad den allmänna trafiken eller anpassningen av banan till miljön kräver, kan t.ex. en näringsidkare vars verksamhetsställe, såsom en gruva, en ny fabrik eller ett kraftverk, finns i ett område där det inte finns några trafikförbindelser dra särskild nytta åtgärden. Deltagandet i kostnaderna gäller i och med den ändring som föreslås i momentet även annan nytta som föl-

jer av åtgärder inom banhållningen än sådan nytta som följer av att väghållningen till sin kvalitet eller omfattning håller en högre standard.

Till följd av att en ny järnvägsförbindelse byggs kan områdenas trafikmässiga läge förbättras avsevärt, varvid möjligheterna att använda och utveckla områdena för boende och näringsverksamhet förbättras. Såväl kommunerna som näringslivet kan dra nytta av detta. Även att banhållningen sköts så att den håller en högre standard kan medföra direkt nytta för någon, om åtgärden betjänar i synnerhet en viss aktör, t.ex. ett företag, vars tunga transporter möjliggörs till följd av att banhållningen håller en högre standard.

Ett mål för regeringsprogrammet är att kommunernas uppgifter ska minskas. Det tillägg som föreslås i momentet ökar inte kommunernas uppgifter, eftersom det endast är fråga om att en princip som överensstämmer med nuvarande praxis formuleras tydligare i lagen. Momentet erbjuder bara en möjlighet att avtala om deltagande i kostnaderna, det förpliktar inte till det. I övrigt hänvisas det till 10 § 2 mom. i landsvägslagen där det föreslås en motsvarande ändring.

I det nya 4 mom. föreslås en bestämmelse om att staten i egenskap av banhållare även kan delta i kostnaderna för någon annan åtgärd än genomförandet och underhållet av en järnväg, när åtgärden hänförs till banhållarens uppgifter och de mål som anges i banlagen. Med finansieringen strävar man efter att trygga trafiksystemets funktion och uppnå banlagens syften i sådana särskilda situationer där banhållaren bedömer att den behöver delta i åtgärder även utanför bannätet.

Den föreslagna formuleringen möjliggör smidigare åtgärder som ska främja alternativa metoder för hur banhållaren kan främja uppnåendet av målen för lagen. Det handlar alltid om specialsituationer där trafiksystemets funktion eller säkerhet förutsätter att banhållaren finansierar en åtgärd någon annanstans än på järnvägsområdet. Syftet med banlagen är enligt 1 § att upprätthålla och utveckla järnvägsförbindelserna som en del av trafiksystemet och så att de fungerar och är trygga samt främjar en hållbar utveckling och tillgodoser behoven hos person- och godstrafik på järnvägarna. Vidare konstateras i 5 § 1 mom. att bannätet ska erbjuda förbindelser för trygg och fungerande trafik och transport mellan olika regioner i landet med beaktande av befolkningens och olika näringsgrenars transportbehov. I samband med utvecklande och underhåll av bannätet ska enligt 5 § 2 mom. uppmärksamhet fästas vid att järnvägarna som en del av hela trafiksystemet bidrar till att de riksomfattande målen för områdesanvändningen nås och att regionerna utvecklas samt att de mål som vid planeringen av markanvändningen ställs för samhällsstrukturen och miljön uppnås.

Ändringen gör det möjligt för banhållaren att delta t.ex. i ordnandet av sådan anslutningsparkering som behövs för bannätet på en fastighet som angränsar till järnvägsområdet. Tidigare har motsvarande arrangemang för finansiering av en anslutningsparkering på ett område utanför järnvägsområdet genomförts via MBT-avsiktsförklaringar eller genom att genomförandet har tagits in i ett fullmaktsprojekt som specificerats i budgeten.

Anslutningsparkering (bilar, elbilar, motorcyklar, mopeder, cyklar), ledsagande och alla arrangemang för byte från ett transportmedel till ett annat utgör en viktig del av resekedjorna inom persontrafiken. Om man vill minska eller reglera personbilstrafiken i städernas centrum måste bilister som kommer från områden utanför regionen kunna förflytta sig smidigt från en personbil till ett kollektivt färdmedel inom ramen för den totala restiden. I tät stadsstruktur finns det lite utrymme och t.ex. anslutningsparkeringsplatser behöver ofta placeras å ena sidan på något annat område än ett trafikområde som avses i 83 § 4 mom. i markanvändnings- och bygglagen på ett detaljplaneområde och å andra sidan i parkeringsanläggningar stället för på parkeringsområden. Parterna kunde tillsammans komma överens om byggandet och användningen av dessa. Möjligheten för staten att delta skulle underlätta utvecklingen av trafiksystemet.

met och öka smidigheten inom resekedjorna. För att möjligheten ska kunna användas krävs motsvarande möjliggörande reglering även i statsbudgeten. När det gäller att göra resekedjan smidigare är det viktigt med god information och att digitaliseringen utnyttjas fullt ut.

Paragrafens rubrik ändras så att ordet "Trafikverket" ersätts med ordet "banhållningsmyndighet". I 2 och 3 mom. föreslås inga ändringar.

10 §. Planering av järnvägsområde och områdesplanering. Enligt 1 mom. ska en utredningsplan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge 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 järnvägsplan som grundar sig på målen för planen med rättsverkningar.

Enligt 2 mom. ska de riksomfattande målen för områdesanvändningen samt landskapsplaner och generalplaner beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen.

Enligt 4 mom. får en utredningsplan inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen och närings-, trafik- och miljöcentralen. En järnvägsplan får inte godkännas i strid med en plan med rättsverkningar. Det föreslås att 4 mom. ändras så att även en järnvägsplan ska kunna godkännas i strid med en gällande detaljplan, om järnvägsplanen avviker endast i ringa grad från detaljplanen. Dessutom förutsätts att kommunen och de fastighetsägare som direkt berörs av järnvägsplanen förordar att planen ska godkännas. Med den föreslagna ändringen kan man undvika att det i kommuner fattas beslut om undantag eller görs planändringar med små verkningar. Den föreslagna ändringen gör Trafikverkets process för godkännande av planer smidigare då kommunen inte behöver börja bereda och driva genom planändringar eller beslut om undantag i situationer där en järnvägsplan avviker från en detaljplan endast i ringa grad och den ringa avvikelsen från en detaljplan med rättsverkningar har fått kommunens och fastighetsägarnas samtycke. Förslaget står också i överensstämmelse med målet att minska den administrativa bördan. En innehållsmässigt motsvarande ändring föreslås också i 17 § 2 mom. i landsvägslagen.

16 §. Biområden och särskilda rättigheter som banhållningen kräver. I 2 mom. i denna paragraf finns bestämmelser om banhållarens tidsbegränsade rättigheter som behövs i samband med byggandet av en bana. En motsvarande terminologisk ändring som föreslås i 23 § 2 mom. i landsvägslagen ska göras också i denna paragraf. Begreppet "lägga upp" marksubstanser ska således ersättas med termen "placera" marksubstanser. På samma sätt som när det gäller landsvägslagen har det också i samband med banlagens tillämpning förekommit oklarhet beträffande rätten att placera marksubstanser. De områden där marksubstanser får placeras anvisas i järnvägsplanen och tas i besittning vid järnvägsförrättningen. Därmed får banhållaren rätt att använda området för placering av sådana marksubstanser som lösgörs vid arbetet på banan men som inte behövs vid arbetet. Rätten att placera marksubstanser är gällande under den tid arbetet på banan pågår. Huvudregeln är att marksubstanserna placeras på området för gott (läggs upp), men i en järnvägsplan kan det anges att marksubstanserna ska placeras temporärt på området. Enligt 4 § i statsrådets förordning om banor (962/2007) ska Trafikverket efter att banarbetet har slutförts och den nyttjanderätt som avses i detta moment har upphört jämna ut och snygga upp området så att fastighetens ägare utan oskäligt besvär kan använda området på ett ändamålsenligt sätt. I likhet med den ändring som föreslås i 23 § 2 mom. i landsvägslagen ska paragrafens 2 mom. preciseras genom ett omnämnande av att det i järnvägsplanen ska kunna anvisas rätt till temporär eller permanent placering av marksubstanser som lösgörs i arbetet under den tid byggandet av banan pågår. I paragrafens 1 mom. föreslås inga ändringar.

17 §. *Anläggande av plankorsningar och korsande av järnväg.* Det föreslås att paragrafen upphävs. Det föreslås att bestämmelser om tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg ska ingå i 28 a och 28 c § i det nya 2 a kap., vilka ska ersätta 17 § i den gällande lagen.

18 §. *Avlägsnande av plankorsningar.* Paragrafens 1 och 2 mom. innehåller bestämmelser om avlägsnande av sådana plankorsningar som anges i en järnvägsplan. Som en terminologisk ändring föreslås det att begreppet ”trafiksäkerheten” i 1 mom. ska ersättas med begreppet ”väg- och järnvägstrafikens säkerhet”, av vilket det tydligare framgår att det är fråga om både vägtrafikens och järnvägstrafikens säkerhet. I paragrafens 3 mom. finns bestämmelser om avlägsnande av en befintlig plankorsning som till följd av nya eller förändrade gatuförbindelser visar sig stå i strid med detaljplanen. I miljöministeriets förordning om beteckningar som används i planer enligt markanvändnings- och bygglagen anges inte någon särskild beteckning för plankorsning med järnväg på sådana trafikområden som i detaljplanen anvisas för järnvägar. Enligt förordningen kan emellertid också andra beteckningar än de som anges i förordningen användas i planerna. En gata byggs i enlighet med en plan som kommunen godkänt och gatan överlämnas i allmänt bruk genom ett gatuhållningsbeslut. Om en järnvägsövergång i detta sammanhang flyttas till en annan plats, blir den tidigare plankorsningen samtidigt oförenlig med detaljplanen, om inte avsikten uttryckligen är att den fortfarande ska användas som plankorsning. Banhållaren ska i enlighet med den gällande lagen avlägsna en plankorsning som strider mot detaljplanen. Eftersom det faktum att plankorsningen står i strid med detaljplanen redan har fastställts i planen samt i gatuplanen och gatuhållningsbeslutet, kräver avlägsnandet av plankorsningen inte att banhållaren fattar ett överklagbart förvaltningsbeslut om saken. Avlägsnandet sker på banhållarens bekostnad. För att plankorsningen ska kunna avlägsnas förutsätts det att en ersättande trafikförbindelse har byggts och att gatuhållningsbeslutet har vunnit laga kraft.

Avlägsnandet av en plankorsning kan medföra avsevärda förändringar av de rådande trafikförbindelserna. Därför föreslås det att paragrafens 3 mom. ska utökas med en bestämmelse om att banhållaren på förhand genom en kungörelse ska informera om avlägsnandet av en sådan plankorsning som används allmänt för trafik. Detta ska ske genom en kungörelse, på det sätt som föreskrivs i 95 §.

Enligt paragrafens 4 mom. har banhållaren rätt att kräva att åtgärder vidtas i fråga om en sådan plankorsning med en enskild väg som orsakar omedelbar fara. Det föreslås att begreppet ”tåg- eller trafiksäkerheten” som för närvarande används i momentet ska ersättas med begreppet ”väg- eller järnvägstrafikens säkerhet”, som även används nedan i propositionen. Detta begrepp beskriver bättre att det är fråga om att trafiken på järnvägarna ska vara säker, eftersom förutom tåg även olika typer av arbetsmaskiner rör sig på banorna. Banhållaren kan besluta att en sådan plankorsning som avses i momentet ska stängas, avlägsnas eller flyttas eller att fordonstrafiken i plankorsningen ska omfattas av begränsningar. En sådan omedelbar fara som avses i momentet hänför sig närmast till plankorsningens trafikförhållanden, och kan följa av att vägens användningsändamål har förändrats betydligt eller av att vägens användarantal har ökat väsentligt. Då detta moment blir tillämpligt är det fråga om en exceptionell situation som kräver snabba åtgärder. För att det ska vara fråga om en omedelbar fara krävs det att det uppkommit en risksituation vid plankorsningen. I andra situationer än sådana där det förekommer en omedelbar fara garanteras säkerheten vid plankorsningarna genom att tillståndsvillkoren ändras eller vid behov genom att plankorsningarna i enlighet med 1 mom. regleras i en järnvägsplan.

För att 4 mom. ska bli tillämpligt krävs det alltså att en omedelbar fara orsakas vid användningen av en plankorsning med en enskild väg. Momentet ska preciseras så att kraven på ändringar riktas mot väghållaren, som också ska stå för de kostnader som ändringarna föranleder.

RP 49/2016 rd

De ändringsåtgärder som nämns i momentet ska utökas med ett omnämmande av nödvändiga ändringar av plankorsningen eller den del av vägen som leder till korsningen, vilka kan omfatta t.ex. byggande av en väntplattform. Banhållaren ska i god tid på förhand underrätta väghållaren om sina krav. Den tidsfrist som fastställs för åtgärderna i underrättelsen ska bedömas utifrån de erforderliga åtgärdernas art och omfattning, samt med beaktande av att avlägsnandet av den omedelbara faran måste ske utan dröjsmål.

Vidare föreslås det att momentet ska utökas med en bestämmelse om att banhållaren har rätt att utföra eller låta utföra de behövliga åtgärderna på väghållarens bekostnad, om denne försummar sina skyldigheter. Banhållarens beslut får överklagas genom besvär. Eftersom det är fråga om ett beslut om att åtgärder ska vidtas för att avvärja en omedelbar fara, föreslås det nedan att 94 § 2 mom. ska kompletteras med en bestämmelse om att detta beslut får verkställas trots besvär. Dessutom föreslås det att 18 § 4 mom. ska utökas med en bestämmelse om att banhållaren har rätt att sätta upp en trafikanordning som begränsar trafiken i en plankorsning, t.ex. ett vägmärke, om inte väghållaren gör det. Bestämmelsen innehåller en hänvisning till 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen, där det bestäms att väghållaren sätter upp trafikanordningar på andra vägar än landsvägar och gator. I detta fall behövs inte heller kommunens samtycke till uppsättandet av trafikanordningen.

Om det förutsätts att nya trafikförbindelser ordnas för att en plankorsning ska bli förenlig med banhållarens beslut, ska banhållaren i enlighet med den gällande lagen ansöka om en vägförrättning för en enskild väg.

I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar.

19 §. *Utloppsdiken i järnvägsplanen.* Den hänvisning som ingår i paragrafen ska ändras så att den avser den vattenlag (587/2011) som trädde i kraft den 1 januari 2012.

25 a §. *Järnvägsplaner som berör plankorsningar.* Plankorsningar kan äventyra väg- och järnvägstrafikens säkerhet. Därför är det i enlighet med 20 § 2 mom. möjligt att utarbeta och godkänna en järnvägsplan som enbart gäller plankorsningar. I en sådan järnvägsplan anvisas förbättringsåtgärder, plankorsningar som ska avlägsnas samt ersättande trafikförbindelser. Med avseende på utvecklandet av en ändamålsenlig arbetsfördelning mellan Trafikverket och NTM-centralerna föreslås det att NTM-centralerna ska vara behöriga att svara för utarbetandet av järnvägsplaner då det är fråga om särskilda planer som gäller plankorsningar inom statens bannät. En bestämmelse om detta föreslås ingå i den nya 25 a §, med stöd av vilken den behöriga NTM-centralen svarar för utarbetandet och den administrativa behandlingen av dessa järnvägsplaner, från den inledande kungörelsen om utredningsarbetena till framställningen om att Trafikverket ska godkänna järnvägsplanen. Med den behöriga NTM-centralen avses här sådana centraler där det finns ett ansvarsområde för trafik och infrastruktur.

Eftersom NTM-centralen inte är banhållare, gäller det som bestäms om banhållare centralen då den utarbetar järnvägsplaner. I 3 § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna anges centralernas verksamhetsområde och uppgifter, som enligt paragrafens 8 punkt omfattar trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten, väg- och trafikförhållandena, landsvägshållningen och ordnandet av kollektivtrafiken. Utarbetandet och den administrativa behandlingen av järnvägsplaner som gäller plankorsningar samt den nedan föreslagna rätten att föra talan vid järnvägsförrättningar hänför sig således på ett naturligt sätt till centralernas gällande verksamhetsområde. Lagstiftningen om NTM-centralerna behöver därmed inte ändras.

25 b §. *Hur landsväg beaktas vid planeringen av en järnväg.* Bygandet av en järnväg kan medföra ett behov av att ändra en landsväg trots att det inte finns något behov av att förbättra landsvägen. Vid bygandet av en järnväg iakttas det planerings- och beslutssystem som regle-

ras i banlagen och för landsvägars del iakttas det förfarande som föreskrivs i landsvägslagen. Med byggande av en järnväg avses i banlagen anläggande av nya järnvägar och förbättring av befintliga järnvägar. Till förbättring av en järnväg hör också enbart sådan reglering av plankorsningar som innebär att plankorsningar förbättras, avlägsnas eller flyttas samt att nya trafikförbindelser som hänför sig till regleringen anordnas. För att minska de parallella förvaltningsförfaranden som hänför sig till ett och samma projekt föreslås det att sådana ändringar som byggandet av en järnväg medför beträffande landsvägar som är belägna inom projektets verkningsområde, såsom ändring av en landsvägs sträckning eller ändringar av enskilda vägar som är anslutna till en landsväg, ska kunna anvisas i den plan gällande byggandet av järnvägen som avses i banlagen. Det föreslagna förfarandet regleras i den nya 25 b §. Förfarandet utgör ett alternativ till de särskilda trafikledsspecifika förvaltningsförfarandena. En motsvarande ändring föreslås i 32 a § i landsvägslagen, som innehåller föreskrifter om den situation där byggandet av en landsväg medför behov av ändringar av en järnväg.

26 §. Planernas giltighetstid. Enligt 4 mom. i denna paragraf förfaller beslutet om godkännande av en järnvägsplan om arbetet på banan inte har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket godkännandet av järnvägsplanen har vunnit laga kraft. På samma sätt som när det gäller landsvägsprojekt har det förekommit oklarhet om huruvida man med påbörjande av arbetet avser att hela det projekt som avses i planen inleds eller också att bara en del av arbetet på banan inleds. För att momentet ska förtydligas ska det anges att också påbörjandet av en del av arbetet på banan hindrar att beslutet om godkännande av järnvägsplanen förfaller. I övrigt hänvisas det till 31 § 3 mom. i landsvägslagen där det föreslås en motsvarande ändring.

Järnvägsplanen är en detaljerad plan för genomförande av ett järnvägsprojekt, som godkänns av Trafikverket. Det kan emellertid av olika orsaker uppkomma dröjsmål vid inledandet av byggarbetet, och enligt paragrafens 4 mom. kan kommunikationsministeriet förlänga järnvägsplanens giltighetstid med högst fyra år. Vid förlängningen av giltighetstiden bedömer man om det fortfarande föreligger sådana förutsättningar för genomförande av järnvägsprojektet som anges i den godkända järnvägsplanen. I detta sammanhang bedöms dock inte längre de trafikpolitiska förutsättningarna för projektet eller dess samhällsliga verkningar. Eftersom kommunikationsministeriet svarar för trafikpolitiken och för de övergripande riktlinjerna för banhållningen, och egentligen inte för genomförandet av enskilda järnvägsprojekt, föreslås det att 26 § 4 mom. ska ändras så att ministeriets befogenheter att förlänga giltighetstiden för en järnvägsplan ska överföras till Trafikverket. Samtidigt föreslås det även att Trafikverket ska kunna förlänga giltighetstiden för en järnvägsplan med ytterligare en period på högst fyra år. Momentet blir då förenligt med 31 § 3 mom. i landsvägslagen, som gäller förlängning av giltighetstiden för en vägplan. Giltighetstiden förlängs inte automatiskt, utan detta sker på grundval av prövning från fall till fall. En förlängning av giltighetstiden förutsätter att de allmänna villkor som avses i 10 § och de krav som ställs på järnvägsplanens innehåll i 15 § uppfylls. I likhet med vad som gäller vägplaner ska det vara möjligt att förlänga giltighetstiden bara för sådana järnvägsplaner som är tidsenliga, godtagbara i miljöhänseende och genomförbara i tekniskt avseende. Beslut som gäller förlängning av giltighetstiden får överklagas genom besvär.

I paragrafens 1–3 mom. föreslås inga ändringar i sak.

2 a kap. **Tillstånd för plankorsning, byggande och underhåll av plankorsningar samt tillstånd att korsa en järnväg**

Banlagens bestämmelser om plankorsningar är på ett osystematiskt sätt spridda på olika håll i lagen. Därför föreslås det att bestämmelserna om tillstånd för plankorsning, byggande och underhåll av plankorsningar, tillstånd att korsa en järnväg med terrängfordon samt återkallelse av tillstånd ska samlas i ett nytt 2 a kap. Samtidigt ska lagens 17 och 34 § upphävas. I enlighet

med det föreslagna 2 § 3 mom. ska bestämmelserna i detta kapitel inte tillämpas på privata spåranläggningar.

28 a §. *Tillstånd för byggande och flyttande av en plankorsning.* Den gällande lagens bestämmelser om tillstånd för byggande av en plankorsning ingår i 17 § 1–5 mom. Det föreslås att dessa bestämmelser ska flyttas till den nya 28 a §, delvis med samma innehåll som i den gällande lagen, samtidigt som 17 § ska upphävas.

I samband med prövningen av huruvida tillstånd för plankorsning ska beviljas kommer trafik-säkerheten alltid i första hand. Ett tåg som rör sig med en hastighet på 140 kilometer per timme behöver en sträcka på över en kilometer för att kunna stanna. Inom statens bannät inträffade det under åren 2006–2012 i genomsnitt 35 plankorsningsolyckor per år. Det genomsnittliga antalet döda i dessa olyckor var sju personer, medan antalet allvarligt skadade var i genomsnitt tre personer per år. Största delen av plankorsningsolyckorna inträffar på lågtrafikerade banavsnitt där också hastigheten är låg. Under den senaste tiden har Trafikverket årligen beviljat 1–5 nya tillstånd för plankorsningar. Utgångspunkten är att nya plankorsningar inte byggs om det inte finns särskilt starka skäl till det.

Enligt den gällande lagen är det möjligt att bygga nya bestående plankorsningar bara på lågtrafikerade banavsnitt inom det bannät som inte hör till stomnätet. Stomnätets omfattning har inte för närvarande fastställts och därför föreslås det att det bannät på vilket nya plankorsningar inte tillåts ska utgöras av TEN-nätet istället för av stomnätet. En bestämmelse om detta föreslås ingå i 28 a § 1 mom. TEN-nätet definieras i den nya 9 a-punkt som föreslås ingå i 3 §. Definitionen av TEN-nätet har visat sig vara bestående och allmänt godkänd på gemenskapsnivå. TEN-nätet motsvarar i stor utsträckning det bannät som skulle omfattas av stomnätet. TEN-nätet utgör dessutom grunden för Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen. Trafiksäkerhetsverket har genom sin föreskrift TRAFI/8591/03.04.02.00/2014 utfärdat bestämmelser om genomförandet av de tekniska specifikationerna i direktivet och samtidigt uppställt tekniska krav för plankorsningarna inom hela bannätet. Enligt föreskriften ska en plankorsning inom TEN-nätet uppfylla kraven senast vid utgången av år 2030 eller tas ur bruk. Kapitel 2 a ska dock inte tillämpas på privata spåranläggningar och därför ska inte heller 28 a § tillämpas på privata spåranläggningar, även om de hör till TEN-nätet.

För att tillräcklig flexibilitet ska garanteras ska förbudet mot byggande av nya plankorsningar på banor inom TEN-nätet dock inte vara ovillkorligt. Således ska det av särskilda skäl vara möjligt att bevilja tillstånd för byggande av en ny plankorsning på ett sådant banavsnitt inom TEN-nätet där banans högsta tillåtna hastighet permanent är högst 50 kilometer i timmen. Sådana banavsnitt kan finnas i anslutning till tät bebyggelse nära banans slutpunkt, såsom en hamn, en bangård eller ett lastningsområde. Den låga banhastigheten ska vara permanent, vilket innebär att sådana banavsnitt inom TEN-nätet där hastigheten är sänkt till följd av banarbeten eller andra tidsbegränsade åtgärder faller utanför bestämmelsens tillämpningsområde. Detsamma gäller de delar av TEN-nätet där hastighetsbegränsningar fastställts t.ex. för att minska den vibration som tågtrafiken medför. Med särskilda skäl avses i detta sammanhang att plankorsningen är nödvändig för att ordna en fungerande trafikförbindelse t.ex. på grund av de begränsningar som tätortsstrukturen medför. Stickspår eller andra motsvarande spår som löper ut från TEN-nätet betraktas inte vid tillståndsprövningen som banor som hör till TEN-nätet.

Trots att det i regel inte är tillåtet att bygga nya plankorsningar inom TEN-nätet, kan banhållaren bevilja tillstånd till att en plankorsning inom TEN-nätet flyttas. Också detta regleras i paragrafens 1 mom. Flyttandet sker på initiativ av någon annan än banhållaren och förutsätter i enlighet med gällande lag att flyttandet i betydande grad förbättrar säkerheten vid plankors-

RP 49/2016 rd

ningen. Det kan t.ex. vara fråga om att antalet plankorsningar minskar genom att korsningar förenas med varandra. Alternativt kan flyttandet grunda sig på att den som ansöker om tillstånd har särskilda skäl till det, t.ex. betydande besparingar av transportkostnader eller ändringar av markanvändningen. Trots att det finns särskilda skäl till flyttandet ska säkerheten vid plankorsningen fortsättningsvis hålla en hög nivå.

Det ska vara möjligt att bevilja tillstånd för byggande av nya plankorsningar också på andra än lågtrafikerade banavsnitt utanför TEN-nätet. Bedömningen av om säkerheten vid plankorsningen kan garanteras utförs vid tillståndsprovningen på grundval av trafikens art och omfattning.

I 28 a § 2 mom. anges förutsättningarna för beviljandet av tillstånd för plankorsning. Tillstånd ska kunna beviljas bara en sådan väghållare som avses i 3 § 11 a-punkten. En förutsättning för att tillståndet ska beviljas är att den nya plankorsningen behövs för en nödvändig trafikförbindelse. Det kan vara fråga om ett privat eller allmänt behov av en trafikförbindelse. Trafikförbindelsen betraktas som nödvändig då det över huvud taget inte är möjligt att ordna någon annan typ av trafikförbindelse, eller anordnandet av en annan förbindelse skulle medföra oskäliga kostnader med avseende på sökandens omständigheter. Då det bedöms vara fråga om ett behov av en nödvändig trafikförbindelse, förutsätter beviljandet av tillstånd även att säkerheten vid plankorsningen kan tryggas. Tillståndsmyndigheten granskar tryggandet av trafiksäkerheten genom att utföra en helhetsbedömning av situationen utgående från järnvägens och den korsande trafikens art och omfattning. Vid bedömningen beaktas utöver det gällande läget också trafikförhållandena inom en överskådlig framtid. Då plankorsningar på ett banavsnitt på initiativ av banhållaren har avlägsnats eller reglerats på något annat sätt och ersättande trafikförbindelser har ordnats, tillåts nya plankorsningar på ett sådant banavsnitt bara av synnerligen vägande skäl, t.ex. med anledning av att det efter banhållarens åtgärder skett betydande förändringar i fråga om markanvändningen. Tillstånd kan i regel beviljas bara för enkelspåriga banavsnitt. Tillstånd för plankorsning beviljas inte för snabbtrafikerade banavsnitt eller för rutter där farliga ämnen transporteras. I regel beviljas tillstånd inte heller för sådana banavsnitt beträffande vilka en avsevärd nivåförbättring är att vänta, såsom elektrifiering. Säkerheten tryggas i allmänhet med hjälp av säkerhetsanordningar eller andra arrangemang, såsom sträckningen för den väg som leder till plankorsningen, väntplattformar och tillräcklig sikt.

Ett tillstånd för byggande av en ny plankorsning gäller tills vidare. Tillståndet kan emellertid också beviljas för viss tid, ifall man känner till att trafikförhållandena på banan kommer att förändras så att villkoren för tillståndet inte uppfylls, men det är osäkert när förändringen kommer att ske, eller om plankorsningen behövs bara en bestämd tid.

I 3 mom. bemyndigas banhållaren att utfärda tekniska föreskrifter om vilka uppgifter som ska ingå i ansökan om tillstånd. I föreskriften kan t.ex. specificeras vilka utredningar som ska ingå i tillståndsansökan.

I enlighet med den gällande lagen är det banhållaren som beviljar tillstånd för byggande av en ny plankorsning och flyttande av en befintlig plankorsning. Huruvida tillstånd beviljas eller inte beror på banhållarens prövning. Eftersom Trafikverket är banhållare i fråga om statens bannät, och då Trafikverket också fattar beslut om byggandet av landsvägar genom att godkänna vägplaner för landsvägarna, föreslås det att banhållarens tillstånd inte behövs för en plankorsning som ingår i en godkänd vägplan. En bestämmelse om saken föreslås ingå i 28 a § 2 mom.

Det är för närvarande möjligt att bevilja tillstånd för plankorsning bara för viss typ av trafik, t.ex. för lantbruksändamål. Om trafiken vid en plankorsning ökar väsentligt t.ex. på grund av effektiviserad markanvändning, eller plankorsningens användningsändamål ändras t.ex. så att

korsningen inte längre används för lantbruksändamål utan för fordonstrafik, ska väghållaren ansöka om ett nytt tillstånd för plankorsning. En bestämmelse om detta föreslås ingå i 28 a § 3 mom., som motsvarar den gällande lagen. Enligt bestämmelsen gäller detta dock situationer där användningen av plankorsningen ökar betydligt, medan det enligt den gällande lagen ska vara fråga om en väsentlig ökning av plankorsningens användning. I och med denna ändring blir bestämmelsen förenlig med det föreslagna 28 b § 3 mom., där det i enlighet med den gällande lagen bestäms att tillståndshavaren är skyldig att undanröja en sådan fara för trafiken som orsakas av betydligt ökad användning av plankorsningen.

Paragrafens 4 mom. innehåller en bestämmelse om tillstånd för en tillfällig plankorsning. Tillämpningsområdet för detta moment omfattar hela statens bannät. Banhållaren har årligen behandlat 20–30 ärenden som gäller tillstånd för tillfälliga plankorsningar. Tillståndens giltighetstid har varierat mellan ett dygn och två år. Tillstånden har i allmänhet beviljats för olika typer av byggarbeten. I enlighet med vad som bestäms i den gällande lagen föreslås det att banhållaren ska kunna bevilja tillstånd för en tillfällig plankorsning för den tid arbetet pågår. Med arbete avses alla typer av byggarbete som inte hänför sig till järnvägsprojekt eller motsvarande verksamhet, såsom körning av marksubstanser. De plankorsningsarrangemang som krävs på grund av bygg- och underhållsarbeten som berör järnvägar ordnas med hjälp av Trafikverkets interna förfaranden samt genom förklaringar, villkor, övervakning och sanktioner som fastställs i entreprenadavtal. Behovet av en tillfällig plankorsning kan emellertid aktualiseras också i andra situationer. Därför föreslås det i 4 mom. att tillstånd för en tillfällig plankorsning ska kunna beviljas av särskilda skäl, t.ex. för vissa typer av transporter eller för trafikarrangemang som krävs för en viss tilldragelse. För att tillstånd för en tillfällig plankorsning ska beviljas förutsätts det dock i alla situationer att plankorsningen inte äventyrar trafiksäkerheten. Eftersom det inte alltid är väghållaren som bygger en tillfällig plankorsning, konstateras det särskilt i 4 mom. att man även i dessa fall ska följa bestämmelserna i 28 b och 28 d §.

Banhållaren kan förena sina tillståndsbeslut med anvisningar och villkor som gäller byggandet av plankorsningen eller en ny användningsform för den eller underhåll eller avlägsnande av plankorsningen. Anvisningarna och villkoren kan också gälla byggandet eller underhållet av en väg som ansluter till plankorsningen. Detta regleras i 28 a § 5 mom. Momentet motsvarar med smärre preciseringar den gällande lagen. Eftersom ett tillstånd för plankorsning innehåller uttömmande bestämmelser om byggandet av en plankorsning på ett järnvägsområde, behövs inte utöver tillståndsbeslutet något sådant tillstånd av banhållaren för annat arbete på järnvägsområde som avses i 36 §.

I 6 mom. föreslås en ny bestämmelse om att järnvägsoperatörerna ska höras innan ett tillstånd för plankorsning beviljas. Innan ett tillstånd för plankorsning beviljas ska banhållaren höra de järnvägsoperatörer som trafikerar banavsnittet i fråga.

28 b §. Byggande, ändring och underhåll av plankorsningar och anslutande vägar. Ett tillstånd för plankorsning grundar sig på en ansökan, och plankorsningen betjänar sökandens behov av en trafikförbindelse. Därför ska väghållaren svara för byggandet av plankorsningen och byggandet och underhållet av den väg som ansluter till korsningen. Detta regleras i 28 b §, som till sitt innehåll motsvarar den gällande 34 §, vilken föreslås bli upphävd. I denna proposition föreslås det att en definition av väghållare fogas till 3 § 1 mom. 12 punkten i banlagen.

Enligt paragrafens 1 mom. ska väghållaren bygga plankorsningen på sin egen bekostnad. För underhållet av plankorsningens betongplatta svarar banhållaren i enlighet med 89 § 1 mom., som det hänvisas till i momentet.

Väghållaren svarar för byggandet och underhållet av den väg som leder till plankorsningen. Väghållaren ska enligt 89 § 1 mom. svara också för vinterunderhållet av vägen vid plankors-

ningens betongplatta. Ansvar för vinterunderhållet har emellertid ansetts tangeras de åtgärder som omfattas av väghållarens inflytelsesfär, såsom plogning av väg utan att banan och betongplattan skadas. Banhållaren ska dock svara för sådant underhållsarbete vintertid som endast banhållaren har möjlighet att utföra på grund av de kompetenskrav som gäller för arbete på järnvägsområdet. Alla åtgärder ska vidtas i enlighet med tillståndsbeslutet. Plankorsningen och den väg som leder till korsningen ska byggas och underhållas så att de inte äventyrar väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medför olägenhet för underhållet av banan. Vägen ska byggas så att trafiken vid plankorsningen löper tryggt och utan att järnvägssäkerheten äventyras. Då plankorsningen blivit obehövlig eller tillståndets giltighetstid löpt ut eller tillståndet återkallats med stöd av 28 d § är väghållaren skyldig att på egen bekostnad avlägsna plankorsningen.

En betydande ökning av plankorsningens användning eller en ändring av dess användningsändamål kräver i enlighet med 28 a § 4 mom. ett nytt tillståndsbeslut. För att en hög trafiksäkerhetsnivå ska bibehållas ska väghållaren på det sätt som tillståndsbeslutet förutsätter på sin egen bekostnad ändra den väg som leder till plankorsningen eller genomföra erforderliga arrangemang i anslutning till korsningen, t.ex. genom att bygga en väntplattform. Bestämmelser om detta föreslås i 2 mom. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak den gällande lagen.

Paragrafens 3 mom. föreslås innehålla en bestämmelse om att banhållaren har rätt att avbryta arbetet eller på väghållarens bekostnad utföra eller låta utföra de åtgärder som behövs för att trygga trafiksäkerheten eller avlägsna olägenheter för banhållningen i det fall där väghållaren försummar sina skyldigheter enligt 1 eller 2 mom. På detta förfarande tillämpas viteslagen (1113/1990), som det hänvisas till i momentet. Till övriga delar hänvisas det till 38 § 4 mom. i landsvägslagen där det föreslås ett motsvarande tillägg. Om användningen av en plankorsning orsakar omedelbar fara för väg- eller järnvägstrafikens säkerhet, kan banhållaren som sista handsåtgärd bruka sin rätt att enligt 18 § 4 mom. stänga eller avlägsna plankorsningen.

28 c §. Tillstånd att korsa en järnväg. Denna paragraf innehåller bestämmelser om tillstånd att korsa en järnväg vid en plankorsning med en snöskoter eller något annat terrängfordon. I den gällande lagens 17 § 6 mom. finns en bestämmelse om tillstånd att korsa en järnväg. Enligt det nämnda momentet kan banhållaren bevilja tillstånd att under den tid marken är snötäckt korsa en järnväg med snöskoter vid en plankorsning som finns vid en skogsväg som är avstängd för annan motortrafik än snöskotertrafik. Denna bestämmelse har i praktiken hindrat beviljandet av tillstånd att korsa en järnväg. I bestämmelsen hänvisas det dessutom till stomnätet på samma sätt som det redogörs för i motiveringen till 28 a §, som gäller nya plankorsningar. Eftersom intresset för snöskoteråkning ökar och är av betydelse också för företagsverksamheten, finns det behov av att bättre än för närvarande förena snöskoteråkningens behov med kraven på att järnvägar ska korsas tryggt och utan att banan skadas. Av trafiksäkerhetsskäl och med tanke på underhållet av banan ska det emellertid ställas strikta krav på de korsningar där en järnväg får korsas med snöskoter och andra terrängfordon.

Enligt paragrafens 1 mom. ska banhållaren kunna bevilja tillstånd att korsa en järnväg vid en plankorsning, dock endast på banavsnitt som inte hör till TEN-nätet. För att tillräcklig flexibilitet ska garanteras föreslås det emellertid att det av särskilda skäl ska vara möjligt att bevilja tillstånd att korsa en järnväg också i anslutning till en korsning inom TEN-nätet, t.ex. i sådana fall där det är uppenbart oskäligt att ställa krav på att en planskild korsning ska byggas. Med uttrycket ”i anslutning till” en plankorsning avses omedelbar fysisk närhet, så att man med hjälp av plankorsningens varningsanordningar kan säkerställa att järnvägen kan korsas tryggt också med terrängfordon. Tillstånd att korsa en järnväg kan inte beviljas i anslutning till en plankorsning som inte är förenlig med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller Trafikverkets anvisningar. Tillstånd ska kunna beviljas närmast då det finns ett allmänt behov av att korsa en järnväg med terrängfordon eller då det är fråga om sådana snöskoterleder som avses i terräng-

trafiklagen (1710/1995) eller ett mer omfattande regionalt nät av snöskoterleder, som också kan bestå av banor för snöskoteråkning.

Ett tillstånd att korsa en järnväg gäller i regel tills vidare, men tillståndet kan av särskilda skäl också beviljas för viss tid. Tillstånd att korsa en järnväg kan beviljas förutom för snöskotrar även för andra terrängfordon, såsom spårprepareringsmaskiner. Bestämmelser om terrängfordon finns i 16 § i fordonslagen (1090/2002).

I paragrafens 2 mom. anges förutsättningarna för att tillstånd att korsa en järnväg ska kunna beviljas. I enlighet med den gällande lagen kan tillstånd beviljas bara under förutsättning att användningen av snöskoter eller andra terrängfordon inte skadar banan eller funktionen hos järnvägsområdets konstruktioner, inte medför olägenhet för banhållningen och inte äventyrar trafiksäkerheten. Förutsättningarna fastställs närmare i tillståndsvillkoren och anvisningarna.

I paragrafens 3 mom. bestäms det i enlighet med 17 § 7 mom. i den gällande lagen att polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet kan beviljas tillstånd att för övervakningsuppdrag i terräng korsa en plankorsning också på andra banavsnitt än sådana som avses i 1 mom.

Paragrafens 4 mom. föreslås innehålla hänvisningar till de bestämmelser om plankorsningar som tillämpas också på sådana plankorsningar som behövs för terrängfordonstrafik och på tillstånd att korsa en järnväg, dock med beaktade av de särskilda omständigheter som berör dessa. I momentet hänvisas det till 18 § 4 mom. som berör avlägsnande eller ändring av en plankorsning som medför omedelbar fara, 28 a § 3 mom. som berör tillståndsplikt då användningen av en plankorsning ökar eller dess användningsändamål ändras, 28 a § 5 mom. som berör anvisningar och villkor i tillståndsbeslutet, 28 a § 6 mom. som berör hörande av järnvägsoperatörer samt till 28 b § som berör byggande, ändring och underhåll av en plankorsning och den väg som ansluter till korsningen.

28 d §. Återkallelse av tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg. Tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg gäller i allmänhet tills vidare. Tillståndshavaren ska kunna lita på att en trafikförbindelse som är förenlig med tillståndet är bestående och på att han eller hon får full motsvarighet för kostnaderna för byggandet av plankorsningen. En återkallelse av tillståndet kan komma i fråga bara i undantagsfall och till följd av försummelser från tillståndshavarens sida. Eftersom den gällande lagen inte innehåller några bestämmelser om återkallelse av tillstånd, föreslås det att banhållarens rätt att återkalla tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg ska regleras i den nya 28 d §.

Enligt paragrafens 1 punkt ska banhållaren kunna återkalla ett beviljat tillstånd om väghållaren försummar sina skyldigheter att bygga eller underhålla plankorsningen och den väg som ansluter till korsningen. En bestämmelse om dessa skyldigheter ingår i 28 b §, som det hänvisas till i momentet. Tillståndet ska emellertid kunna återkallas först då försummelsen fortgår trots banhållarens uppmaning att åtgärda saken. I uppmaningen ska väghållaren i enlighet med 33 § 1 mom. i förvaltningslagen (434/2003) ges en sådan tidsfrist för att vidta behövliga åtgärder som är tillräcklig med hänsyn till ärendets art. Vid bedömningen av vilken tidsfrist som är tillräcklig ska särskild hänsyn tas till trafiksäkerheten.

Enligt paragrafens 2 punkt ska tillståndet kunna återkallas om väghållaren försummar att ansöka om ett nytt tillstånd för ökad eller ändrad användning av plankorsningen. En bestämmelse om skyldigheten att ansöka om tillstånd för detta ingår i 28 a § 3 mom. Tillståndet ska i enlighet med vad som bestäms i 1 punkten kunna återkallas först då banhållaren har uppmanat väghållaren att fullgöra sin skyldighet och försummelsen fortgår trots uppmaningen. I uppmaningen ska det fastställas en tidsfrist inom vilken tillståndet ska sökas. Eftersom det är fråga

om att ett nytt tillstånd måste sökas till följd av ökad eller ändrad användning av en plankorsning, ska trafiksäkerheten ges särskild betydelse vid bedömningen av tidsfristens längd.

29 §. Underhåll. Det föreslås att uttrycket ”trafiksäkerheten” i 29 § 2 mom. som gäller underhållet av en järnväg ska ersättas med begreppet ”väg- och järnvägstrafikens säkerhet”. Den nuvarande hänvisningen till trafiksäkerheten täcker bara en del av den rullande materielen på järnvägarna.

34 §. Anläggande, ändring och skötsel av plankorsning och väg till den. Det föreslås att paragrafen upphävs. Den nya 28 b § motsvarar i sak den gällande 34 §.

37 §. Skyddsområde för järnväg. I lagens 4 kap. finns bestämmelser om inskränkningar i markägarens rättsställning och om banhållarens särskilda rättigheter när det gäller områden utanför järnvägsområdet. I 37 § finns bestämmelser om banans skyddsområde. Skyddsområdet sträcker sig 30 meter från mittlinjen av banans spåranläggning eller, om det finns flera spåranläggningar, från mittlinjen av den yttersta spåranläggningen. I järnvägsplanen kan skyddsområdets omfattning minskas eller utvidgas till högst 50 meter. De bestämmelser som berör skyddsområdena eller de frisiktsområden som avses i 38 § gäller dock enligt 41 § 3 mom. inte en byggnad inom ett detaljplaneområde.

Enligt den gällande lagen kan ett skyddsområde anges i den järnvägsplan som berör byggandet av en järnväg. Järnvägarna skiljer sig från landsvägar, för vars del ett 20 meter brett skyddsområde uppkommer direkt med stöd av 44 § i landsvägslagen. Järnvägarnas funktionsduglighet ska emellertid kunna tryggas i alla situationer. Särskilt den senaste tidens stormskador har visat att järnvägssystemet är sårbart, då träd som fallit över banorna har medfört avsevärda svårigheter för järnvägstrafiken. Banhållaren ska således vid behov ha rätt att avlägsna trädbestånd från skyddsområdet oberoende av järnvägsplanerna. Dessutom ska byggandet på skyddsområdena begränsas.

Med anledning av vad som anförts ovan föreslås det att det direkt med stöd av 37 § 1 mom. ska uppkomma skyddsområden i anslutning till de järnvägar som hör till statens bannät. Skyddsområdets bredd ska vara detsamma som anges i den gällande lagen. Enligt paragrafens 2 mom. ska banhållaren då väg- eller järnvägstrafikens säkerhet så kräver ha rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområdet eller begränsa växtlighetens höjd. Växtlighetens art är inte av betydelse i detta sammanhang. Enligt 41 § 3 mom. är det dock förbjudet att avlägsna växtlighet som med hänsyn till miljön är av speciell betydelse. De befogenheter som föreskrivs för banhållaren i detta sammanhang eliminerar inte heller skyldigheten att ansöka om ett sådant tillstånd för de aktuella åtgärderna som föreskrivs någon annanstans i lag, t.ex. tillstånd för miljöåtgärder enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen. Förfarandet för avlägsnande av växtlighet regleras i 42 §.

Syftet med skyddsområdena är att främja en trygg användning av järnvägarna. Byggnad som sker i den omedelbara närheten av en järnväg kan ha verkningar som sträcker sig till järnvägsområdet, och därför finns det skäl att på skyddsområdena begränsa sådant byggande som medför olägenheter med tanke på trafiksäkerheten och banhållningen. Istället för det byggförbud som ingår i den gällande lagen föreslås det att 37 § 2 mom. ska innehålla en bestämmelse om att det på skyddsområdet inte får finnas byggnader, upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar, om de eller användningen av dem kan äventyra väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medföra olägenhet för banhållningen. Angående byggnader gäller det som bestäms i 113 § i markanvändnings- och bygglagen. För anläggningar och anordningar krävs i allmänhet åtgärdsstillstånd enligt 62 § i markanvändnings- och byggförordningen. Tillståndsmyndigheten ska skaffa banhållarens ställningstagande till saken då byggande eller andra åtgärder som avses här planeras för ett skyddsområde. Om banhållaren bedömer att de åtgärder

som planerats för skyddsområdet medför sådana skadliga verkningar som avses i 37 § 2 mom., ska bygg- eller åtgärdsstillstånd inte beviljas.

Om inskränkningen av ägarens rättigheter i enlighet med denna paragraf på ett område vars användning tidigare inte har inskränkts på motsvarande sätt orsakar skada eller betydande olägenhet när det gäller användningen av fastigheten, är banhållaren skyldig att med stöd av 61 § ersätta denna olägenhet eller skada. Om fastighetens ägare orsakas skada av att egendom avlägsnas från skyddsområdet, har fastighetens ägare likaså rätt att få ersättning för denna skada av banhållaren.

I den föreslagna texten har begreppet "tåg- och trafiksäkerheten" ersatts med begreppet "väg- eller järnvägstrafikens säkerhet", vilket omfattar alla typer av anordningar som rör sig på järnvägarna. Paragrafen preciseras vidare genom att ordet "järnvägens" tas in i 1 mom. i anslutning till ordet "skyddsområde" och paragrafens rubrik preciseras på motsvarande sätt så att den lyder "skyddsområde för järnväg".

38 §. Frisiktsområde för järnväg. Med ett frisiktsområde avses det område i en plankorsning som ska vara fritt från hinder som skymmer sikten mot banan. Enligt den gällande lagen kan frisiktsområden anges i järnvägsplanerna. Det föreslås emellertid, på samma sätt som beträffande skyddsområden, att också plankorsningarnas frisiktsområden ska uppkomma direkt med stöd av lag. En bestämmelse om detta föreslås ingå i 38 § 1 mom., där frisiktsområden definieras på samma sätt som i den gällande lagen. Ett frisiktsområde är alltså ett sådant område i en plankorsning som med hänsyn till trafiksäkerheten ska vara fritt från hinder som skymmer sikten. Vid ingången av år 2013 fanns det 2 984 plankorsningar inom statens bannät, varav 2 282 saknade bommar eller ljus- eller ljudvarningsanordningar. På grund av trafiksäkerheten ska den som närmar sig en plankorsning ha tillräckligt fri sikt åt båda hållen av järnvägen. I anslutning till plankorsningar finns också sådana skyddsområden som avses i 37 §, vilka omfattas av de rättigheter som föreskrivs för banhållaren samt av byggförbud. Då ett frisiktsområde sträcker sig utanför järnvägsområdet, överlappar det skyddsområdet. I enstaka fall kan frisiktsområdet sträcka sig också utanför skyddsområdet. Av trafiksäkerhetsskäl begränsas byggandet på ett frisiktsområde såväl i de fall som anges i 37 § 2 mom. som i de fall där en byggnad, ett upplag, ett stängsel eller någon annan anläggning eller anordning kan äventyra trafiksäkerheten genom att skymma sikten. En bestämmelse om detta föreslås ingå i 38 § 2 mom. Momentet innehåller dessutom en bestämmelse om banhållarens rätt att avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer sikten. Om inskränkningen av ägarens rättigheter i enlighet med denna paragraf på ett område vars användning tidigare inte har inskränkts på motsvarande sätt orsakar skada eller betydande olägenhet när det gäller användningen av fastigheten, är banhållaren skyldig att med stöd av 61 § ersätta denna olägenhet eller skada. Om fastighetens ägare orsakas skada av att egendom avlägsnas från frisiktsområdet, har fastighetens ägare likaså rätt att få ersättning för denna skada av banhållaren.

Paragrafen preciseras dessutom genom att ordet "järnvägens" tas in i 1 mom. i anslutning till ordet "frisiktsområde". Även paragrafens rubrik preciseras så att den lyder "frisiktsområde för järnväg".

Närmare bestämmelser om sikten vid plankorsningar och om frisiktsområden finns i kommunikationsministeriets förordning om frisiktsområden (65/2011). Paragrafens 3 mom. föreslås innehålla en hänvisning till den förordningen samt till 45 § i landsvägslagen, som innehåller bestämmelser om frisiktsområden vid plankorsningar mellan en landsväg och en järnväg. I den gällande lagen finns det en hänvisning till kommunikationsministeriets förordning i 96 § 2 mom., som nu föreslås bli upphävd.

39 §. Åtgärdsbegränsningar. I den gällande lagens 39 § bestäms det att upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar inte får finnas inom en banas skydds- eller frisiktsområde. Eftersom denna fråga ska regleras i de föreslagna 37 och 38 §, blir den gällande 39 § onödig. Det föreslås således att denna paragraf ska ändras så att den istället innehåller en bestämmelse om åtgärdsbegränsningar inom skydds- och frisiktsområden. Samtidigt ska paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar paragrafens nya innehåll. Dessutom ska begreppet ”tåg- eller trafiksäkerheten” ersättas med begreppet ”väg- eller järnvägstrafikens säkerhet”. Paragrafen motsvarar i huvudsak sista meningen i den gällande lagens 37 § 2 mom., där det bestäms att markytans form inte får ändras på ett skyddsområde och att dikning inte får utföras så att ändringen kan äventyra järnvägens säkerhet. Till de åtgärder som avses i denna paragraf hör t.ex. tagande av marksubstanser, sprängning av berg eller utdikning, som kan äventyra väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medföra olägenhet för banhållningen. För utredning av faran eller olägenheten ska de tillståndsmyndigheter som utövar tillsyn över åtgärderna i samband med tillståndsförfarandet inhämta banhållarens ställningstagande till den verksamhet som avses i 39 § och som planerats för ett skydds- eller frisiktsområde.

40 §. Befogenheter att bevilja undantag. För att tillräcklig flexibilitet ska tryggas ska banhållaren fortsättningsvis ha befogenheter att bevilja undantag från de begränsningar som gäller skydds- och frisiktsområden. Paragrafens rubrik ska ändras så att den motsvarar paragrafens innehåll. Dessutom ska begreppet ”tåg- och trafiksäkerheten” ersättas med begreppet ”väg- och järnvägstrafikens säkerhet”.

41 §. Undantag från begränsningar. I paragrafens 1 mom. begränsas banhållarens rätt att avlägsna sådan växtlighet från skydds- och frisiktsområden som har planterats eller tagits under särskild omvårdnad innan området har blivit underkastat begränsningar. På ett sådant område får också byggnader och andra anläggningar och anordningar stå kvar. I detta fall är det med stöd av paragrafens 2 mom. möjligt att åtgärda växtligheten eller byggnaderna eller anordningarna bara av trafiksäkerhetsskäl eller på grund av att banhållningen orsakas olägenhet.

I enlighet med de föreslagna 37 och 38 § uppkommer skydds- och frisiktsområdena direkt med stöd av lag. Dessa områden omfattas av de rättigheter som föreskrivs för banhållaren samt av de föreskrivna bygg- och åtgärdsbegränsningarna, vilka blir gällande då lagen träder i kraft. I de fall där skydds- och frisiktsområden därför har anvisats i godkända järnvägsplaner, fastställs de rättigheter och begränsningar som berör områdena enligt de bestämmelser som var gällande vid den tidpunkt då planerna godkändes. Det föreslås att behövliga ändringar av hänvisningarna ska införas i paragrafens 1 och 3 mom. I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar.

42 a §. Placering av obetydliga anordningar och konstruktioner. Enligt 50 § 1 mom. i landsvägslagen ska ägaren eller innehavaren av en fastighet eller ett område tillåta att vägmärken och andra trafikordningar samt obetydliga delar av landsvägskonstruktionen placeras på fastigheten eller området. Landsvägar och järnvägar skiljer sig inte avsevärt från varandra. På grund av jordmånens art eller andra liknande omständigheter kan det visa sig vara nödvändigt att bygga en del av järnvägskonstruktionen, såsom en stödmur eller en banvall, delvis eller helt och hållet utanför järnvägsområdet. Likaså kan det vara nödvändigt att placera anordningar och tecken som styr trafiken på områden utanför järnvägsområdet. Därför föreslås det att 42 a § 1 mom. ska innehålla en bestämmelse om att fastighetens ägare eller innehavare ska tillåta att säkerhetsanordningar, signaler, signalsystem och tecken samt obetydliga delar av järnvägskonstruktionen placeras på fastigheten. Denna bestämmelse ska tillämpas både inom och utanför detaljplaneområden och oavsett om placeringsbehovet uppkommer i samband med byggandet av en järnväg eller inte. Momentet föreslås även innehålla en hänvisning till 163 § i markanvändnings- och bygglagen, som gäller placering av mindre anordningar. Ifall överenskommelse inte nås om placeringen, fattar kommunens byggnadstillsynsmyndighet beslut om

saken. De ersättningsfrågor som uppkommer i samband med placeringen ska enligt paragrafens 2 mom. avgöras vid en järnvägsförrättning, ifall inte en överenskommelse nås om ersättningen.

43 §. Järnvägsförrättning. I det nya 4 mom. som föreslås blir fogat till paragrafen föreskrivs det om bestämmande av ett järnvägsområdes omfattning vid en järnvägsförrättning. Det ska gälla enbart situationer där underhållet eller förbättringen av järnvägen har förändrat järnvägsområdets synliga omfattning så att järnvägsområdet har utvidgats över den gräns som tidigare bestämts för området. Förrättningen kan gälla endast sådana förändringar som har inträffat innan banlagen trädde i kraft den 1 januari 2008. För bestämmande av gränsen ska banhållaren eller fastighetsägaren beträffande den egna fastigheten kunna ansöka om järnvägsförrättning. För att en dylik s.k. avgränsningsförrättning ska kunna inledas krävs varken någon järnvägsplan eller alternativt markägarens skriftliga samtycke om avsikten inte är att på banavsnittet eller en del av det vidta sådana förbättringsåtgärder som kräver att gränserna för järnvägsområdets inlösningsenhet överskrids. Vid avgränsningsförrättningen kan det bestämmas en ersättning för det område eller den växtlighet som markägaren har förlorat till följd av en inlösningsenhet eller en observerad utvidgning av det järnvägsområde som bestämts vid en annan fastighetsförrättning. Samtidigt kan det också tas upp frågor som gäller ersättning för egendom som avlägsnats från det nämnda området, om detta inte har överenskommit, samt andra nödvändiga frågor som gäller t.ex. frisiktsområden. Räntan på ersättningen uppgår till 6 procent och börjar löpa efter slutsammanträdet.

43 a §. Rätt att föra talan vid en järnvägsförrättning. För att resurserna hos de myndigheter som svarar för statens trafikleder ska kunna utnyttjas effektivt föreslås det att 43 a § ska innehålla en bestämmelse om att NTM-centralerna ska ansöka om järnvägsförrättningar och för banhållarens del föra talan vid förrättningarna. Vid förrättningarna uppträder NTM-centralerna inte såsom befullmäktigade av Trafikverket utan i sitt eget namn. NTM-centralen har i egenskap av väghållningsmyndighet omfattande erfarenhet och kunnande när det gäller att bevaka statens intressen vid landsvägsförrättningar, vilka beträffande innehållet och förfarandet motsvarar järnvägsförrättningar. Antalet landsvägsförrättningar kommer emellertid att minska i takt med att avgränsningsförrättningarna för landsvägar slutförs. Antalet järnvägsförrättningar kommer likaså att vara litet. Största delen av järnvägsförrättningarna gäller sådan reglering av enskilda vägar som utförs för förbättrande och avlägsnande av plankorsningar. I de fall där det i samband med regleringar som berör plankorsningar anses att en vägförrättning för en enskild väg är ändamålsenligare än en järnvägsförrättning som grundar sig på en järnvägsplan, ska NTM-centralen med stöd av 43 § ha rätt att ansöka om en sådan förrättning och där föra talan för banhållarens del. Med den behöriga NTM-centralen avses här centraler där det finns ett ansvarsområde för trafik och infrastruktur. De uppgifter som avses i paragrafen ska skötas med NTM-centralernas till buds stående resurser.

I samband med järnvägsförrättningar och vägförrättningar för en enskild väg ska banhållaren, dvs. Trafikverket, även i fortsättningen svara för ersättningarna. Den ägande-, nyttjande- eller servitutsrätt som eventuellt grundas vid förrättningen tillkommer Trafikverket i egenskap av banhållare.

43 b §. Hur landsväg beaktas vid en järnvägsförrättning. Med stöd av den föreslagna 25 b § kan åtgärder som berör landsvägar inkluderas i en järnvägsplan. För att parallella fastighetsförrättningar ska undvikas föreslås 43 b § innehålla en bestämmelse om att sådana ändringar gällande en landsväg som anvisats i en järnvägsplan ska behandlas vid järnvägsförrättningen. På inlösnings- och ersättningsfrågorna tillämpas för järnvägarnas del banlagen och för landsvägarnas del landsvägslagen. För att registreringssystemet ska vara överskådligt ska det emellertid bildas separata inlösningsenheter för järnvägs- och landsvägsändamål. En motsvarande

bestämmelse om sådana situationer där ett landsvägsprojekt påverkar en järnväg föreslås ingå i 53 a § i landsvägslagen.

46 §. Besittningstagande. I paragrafens 1 mom. finns bestämmelser om besittningstagande av de områden som anvisas i en järnvägsplan och av de rättigheter som grundas. Detta sker vid den syn som ordnas i samband med järnvägsförrättningen. Byggandet av en järnväg medför ofta regleringar av befintliga enskilda vägar och anläggande av nya vägar. Ett järnvägsprojekt kan också gälla bara reglering av plankorsningar, vilken medför ändringar i fråga om de anslutande enskilda vägarna. För tydlighetens skull föreslås det att andra meningens i paragrafens 1 mom. ska preciseras så att det framgår att man med vägområden som anvisats i järnvägsplanen avser områden som behövs för enskilda vägar, i avvikelse från de vägområden som enligt momentets första mening övergår i banhållarens användning. Dessutom föreslås det att momentet ska utökas med ett omnämmande av att besittningstagandet kan ske också stegvis, på det sätt som banhållaren anvisar. Till övriga delar hänvisas det till 56 § 1 mom. i landsvägslagen där det föreslås ett motsvarande tillägg.

46 a §. Överlåtelse av en enskild väg. Det föreslås att lagen ska utökas med en ny 46 a §, som gäller överlåtelse av besittningen av sådana enskilda vägar som avses i 46 § 1 mom. från banhållaren till vägens användare. Eftersom ett motsvarande tillägg ska tas in i landsvägslagen, i dess nya 56 a §, hänvisas det i övrigt till den nämnda paragrafens detaljmotivering.

47 §. Fastställande av föremålet för inlösnings samt uppkomst av äganderätt till järnvägsområdet. De områden och rättigheter som behövs för banhållningen inlöses vid järnvägsförrättningen. Enligt paragrafens 1 mom. fastställs föremålet för inlösnings i beslutet om inlösen, på grundval av järnvägsplanen eller markägarens skriftliga samtycke och vid behov enligt Trafikverkets anvisning. Enligt den föreslagna 43 a § ska NTM-centralen föra statens talan vid järnvägsförrättningar, och beträffande NTM-centralen gäller i detta sammanhang det som bestäms om banhållaren i 5 kap. Därför föreslås det att omnämmandet av Trafikverket i detta moment ska ersättas med ordet "banhållaren". Eftersom en järnvägsförrättning ordnas också för byggandet av en enskild spåråläggning, kan banhållaren i detta sammanhang även vara en privat spåråläggnings banhållare. I paragrafens 2 och 3 mom. föreslås inga ändringar.

48 §. Grundande av nyttjanderätt. Paragrafens 1 mom. innehåller bestämmelser om de undantagssituationer där det för järnvägsområdets del grundas nyttjanderätt för banhållaren istället för äganderätt. I detta fall finns det också andra användningsändamål för den fastighet som behövs som järnvägsområde, vilka kan bibehållas genom att banhållarens rättigheter begränsas. Om avsikten är att en järnväg ska byggas t.ex. i en tunnel, är det inte med avseende på markanvändningen ändamålsenligt att för markytans del grunda äganderätt för banhållaren. I enlighet med den gällande lagen ska nyttjanderätt grundas förutom då det är fråga om en tunnel även då en järnväg byggs på en bro eller en damm. I alla dessa situationer kan ägarens rätt till den fastighet som behövs som järnvägsområde bevaras genom att banhållarens rätt begränsas. Järnvägen byggs i dessa fall på en fastighet som är i någon annans ägo, utan att det bildas några inlösningsenheter, och de behov som hänför sig till banhållningen tillgodoses genom att det vid järnvägsförrättningen grundas sådan bestående nyttjanderätt för banhållaren som avses i 3 § i inlösningslagen. Med fastighet avses i detta sammanhang också fastigheters samfällda områden. Nyttjanderätten regleras närmare i järnvägsplanen.

Enligt den gällande lagen grundas nyttjanderätt också då en järnväg byggs ovanpå eller under en betongplatta. Betongplattor används i städer, där byggandet sker i två eller flera plan. För sådana lösningar krävs en detaljplan. Därför föreslås det att omnämmandet av placeringen av en järnväg ovanpå eller under en betongplatta ska strykas ur momentet och att det ska preciseras att detaljplanen har bindande styrningsverkan när rättigheter i detta syfte grundas för banhållaren. För en järnväg anvisas i detaljplanen i regel ett sådant trafikområde (planbeteckning

LR) som avses i 83 § 3 mom. i markanvändnings- och bygglagen. I detta fall är järnvägen området huvudsakliga användningsändamål och den övriga verksamheten på järnvägsområdet ska anpassas till detta. Det järnvägsområde som hör till ett trafikområde för järnväg löses in så att banhållaren får äganderätt till det. Ifall det däremot inte anvisas något trafikområde för en järnväg i detaljplanen, utan järnvägen anpassas till området genom att de fastigheter som finns eller bildas på området får ett subsidiärt användningsändamål, grundas för banhållaren nyttjanderätt istället för äganderätt till området. Nyttjanderätten preciseras genom detaljplanebestämmelser och grundas vid järnvägsförrättningen.

I denna paragraf är det fråga om byggande av en ny järnväg eller förbättring av en befintlig järnväg. Därför föreslås det med iakttagande av lagens terminologi att orden ”ett järnvägsområde placeras” ska ersättas med orden ”en järnväg byggs”. Byggandet av en järnväg har definierats i 3 § 8 punkten i lagen.

I det fall där en befintlig järnväg ska täckas för att byggande ovanpå den ska möjliggöras, utgör banhållarens äganderätt grunden för byggandet ovanpå banan och för den fastighetsbildning som detta förutsätter. Godkännandet av en plan som berör genomförandet av ett sådant byggprojekt, i allmänhet en detaljplan, inverkar inte på banhållarens äganderätt eller äganderättens omfattning. Den fastighetsbildning som gäller täckandet av banan, såsom avsatslösningar och det övriga tekniska genomförandet av projektet, sker i enlighet med vad banhållaren i egenskap av fastighetsägare anser ändamålsenligt också med tanke på de framtida banhållningsbehoven. Med tanke på banhållningen är byggprojekt som berör järnvägsfastigheter gynnsamma i synnerhet då de främjar tågtrafikens tillgänglighet och valet av tågtrafik som transportform samt förtätar stadsstrukturen. Då banhållaren äger fastigheterna kan man samtidigt bedöma tillgodoseendet av statens helhetsintresse i större omfattning än bara för enskilda byggprojekt.

I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar.

57 §. Utvidgning av inlösen. Denna paragraf innehåller bestämmelser om mer omfattande inlösen av järnvägsområden än vad som anvisats i järnvägsplanen. Enligt paragrafens 1 mom. har ägaren av en fastighet rätt att kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastigheten orsakar betydande olägenhet av sådana omständigheter som närmare räknas upp i lagrummet. I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om banhållarens rätt att utvidga inlösen. Det föreslås att tillämpningsområdet för 1 mom. ska utvidgas så att fastighetsägaren istället för att få ersättning för den skada eller olägenhet som byggandet av en järnväg medför för fastigheten eller en del av den ska ha rätt att vid järnvägsförrättningen kräva att fastigheten löses in också i andra situationer än de som anges i den gällande lagen. Paragrafens 2 mom. ska utökas med ett omnämnande av att banhållaren i järnvägsplanen kan ges rätt att lösa in en fastighet som inte hör till järnvägsområdet eller en del av den, om kostnaderna för att undanröja eller minska de skadliga verkningar som järnvägen medför bedöms vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

De skadliga följder som orsakas av en järnväg utgörs framför allt av buller och vibration, som kan medföra skada eller olägenhet för de fastigheter som är belägna invid järnvägen. Kostnaderna för en avsevärd minskning av vibrationen är betydande och kan till och med flerfaldt överskrida den berörda fastighetens värde. Åtgärderna kan omfatta konstruktioner för minskning av vibrationen, stabilisering av jordmånen eller pålning av marken under banan. Kostnaderna för dessa åtgärder kan uppgå till 1 000–5 000 euro/m, och trots åtgärderna kan olägenheten inte undanröjas helt och hållet.

I övrigt hänvisas det till 67 § 1 och 2 mom. i landsvägslagen, där det föreslås motsvarande ändringar.

I paragrafens 3 mom. föreslås inga ändringar i sak.

65 §. Övriga ersättningar och järnvägsförrättning som gäller ersättningar. Paragrafens 1 mom. innehåller bestämmelser om ersättningsförfarandet i det fall där byggandet eller användningen av en järnväg orsakar en fastighet någon annan skada eller olägenhet än vad som avses i 5 kap., vilket gäller förvärv av områden samt ersättningar. Det föreslås att momentet ska utökas med en bestämmelse om att fastighetsägaren har rätt att kräva inlösning av sin fastighet eller en del av den då den skada eller olägenhet som järnvägen orsakar fastigheten är betydande. I övrigt hänvisas det till 74 § 1 mom. i landsvägslagen där det föreslås en motsvarande ändring.

I paragrafens 2 och 3 mom. föreslås inga ändringar.

70 §. Deponering av ersättning som är stridig. I den gällande paragrafen bestäms det att den del av ersättningen som bestridits inte behöver deponeras när banhållaren anför besvär över ersättningar som bestämts vid en järnvägsförrättning. För att förfarandet för betalning av ersättningar ska förenhetligas föreslås det emellertid att den del av ersättningen som bestridits får deponeras i sådana fall där besvär anföras. Samtidigt ska paragrafens rubrik ändras så att den stämmer överens med paragrafens nya innehåll. Ersättningen ska deponeras hos regionförvaltningsverket på den plats där fastigheten är belägen. Eftersom antalet järnvägsförrättningar är litet och det mycket sällan händer att banhållaren anför besvär över ersättningarna, är förslaget inte av någon nämnvärd betydelse med tanke på regionförvaltningsverket.

I övrigt hänvisas det till 80 § i landsvägslagen där det föreslås en motsvarande ändring.

74 §. Ersättningsfria överlåtelse. Den hänvisning som finns i denna paragraf ska ändras så att den avser den gällande lagen om statliga affärsverk (1062/2010).

80 §. Överlåtelse av järnvägsområde i samband med nedläggning av järnväg. Det område som hör till en nedlagd järnväg utgör en del av statens fastighetsförmögenhet och på överlåtelse av ett sådant område tillämpas därmed lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet. En bestämmelse om detta ingår i paragrafens 1 mom. Överlåtelsen sker i allmänhet till gängse pris. I paragrafens 2 mom. föreskrivs dock ett undantag från 1 mom. Enligt 2 mom. kan Trafikverket i en järnvägsplan besluta att kostnadsfritt avstå från ett järnvägsområde, om järnvägen har lagts ned och området är av ringa värde eller betydelse. För att momentets innehåll ska förtydligas ska det i en järnvägsplan som gäller nedläggning av en järnväg vara möjligt att besluta att kostnadsfritt avstå från ett järnvägsområde, om området är av ringa värde eller betydelse. I detta fall är det fråga om en järnvägsplan som avser nedläggning av en järnväg med stöd av 78 eller 79 §. I paragrafens 1, 3 och 4 mom. föreslås inga ändringar.

83 §. Indragning av biområde. Paragrafens 1 mom. motsvarar till sitt innehåll 95 § 1 mom. i landsvägslagen, som ska ändras när det gäller förfarandet för indragning av biområden. En motsvarande ändring föreslås i fråga om förfarandet för indragning av biområden som används för banhållning. Till denna del hänvisas det till motiveringen till 95 § 1 mom. i landsvägslagen.

Banlagen saknar bestämmelser om de fastighetstekniska arrangemang som ska vidtas efter att ett biområde har dragits in. Därför föreslås det att paragrafens 1 mom. ska utökas med en bestämmelse om att banhållaren utan dröjsmål ska ansöka om en järnvägsförrättning efter att ett biområde har dragits in. Eftersom ett biområde kan grundas också för en privat spåranläggning, föreslås det att omnämningarna av Trafikverket i paragrafens 1 och 2 mom. ska ersättas med ordet ”banhållaren”. I paragrafens 3 mom. föreslås inga ändringar.

85 a §. Överlåtelse av delar av ett järnvägsområde. Järnvägsområden har vid olika tidpunkter lösts in med olika bredd och för olika järnvägsändamål. Då användningsändamålet för fastigheter invid banan ändras kan det uppkomma behov av att granska järnvägsområdets bredd med hänsyn till markanvändningen som helhet. I dessa situationer är det ofta motiverat att inskränka områden som är onödigt breda för järnvägsändamål. Omorganiseringar av järnvägsfunktionerna, såsom nedläggning av lastningsområden, kan också leda till att vissa områden inte längre behövs för banhållningen. Trafikverket är i egenskap av banhållare ägare av de järnvägsfastigheter som hör till statens bannät, dock med undantag för vissa stationsbyggnader.

I 6 kap. i banlagen finns bestämmelser om nedläggning av järnvägar. Lagens 78 § gäller nedläggning i samband med byggandet av en järnväg och 79 § gäller nedläggning av en järnväg i andra sammanhang då den inte längre används och troligtvis inte heller i framtiden kommer att användas för trafikbehov. Lagens 80 § innehåller bestämmelser om överlåtelse av nedlagda järnvägsområden. Eftersom det inte är fråga om nedläggning av en järnväg i de situationer där onödigt breda järnvägsområden minskas genom att områden överläts eller då järnvägsfastigheter som blivit onödiga eller delar av dem överläts, föreslås det för tydlighetens skull att 85 a § ska innehålla en bestämmelse om att det som bestäms i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002) gäller i fråga om överlåtelse av dessa områden. I detta sammanhang är Trafikverket det ämbetsverk som besitter fastighetsförmögenhet enligt 2 § i statsrådets förordning om förvärv, besittning och skötsel av statlig fastighetsförmögenhet (1070/2002), efter att de trafikförvaltningsmyndigheter som nämns i paragrafen sammanslagits till Trafikverket.

86 §. Straff. I enlighet med kriminaliseringsprinciperna är straffrätten ett sistahandsalternativ för att styra människor beteende. För att effektivisera efterlevnaden av banlagen har straffbestämmelsen i paragrafen i praktiken inte behövts. De åtgärder som kräver tillstånd och iakttagandet av villkoren för tillståndet kan övervakas och effektiviseras genom de administrativa tvångsmedlen i 87 §. I den föreslagna 28 d § föreskrivs dessutom om möjligheten att under vissa förutsättningar återkalla ett tillstånd för en plankorsning och ett tillstånd att korsa en järnväg. I 18 § i banlagen regleras också banhållarens rätt att under vissa förutsättningar avlägsna en plankorsning. När det gäller tillfällig begränsning av trafiken kan iakttagandet av begränsningarna likaså säkerställas på andra sätt. Därmed finns det inte några grunder för straffbestämmelsen med beaktande av principen om att ett straffrättsligt straff ska vara det sista alternativet. Det föreslås att paragrafen upphävs.

87 §. Administrativa tvångsmedel. Enligt 1 mom. är det regionförvaltningsverket som ansvarar för de indirekta administrativa tvångsmedlen. Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket ansvarar enligt 2 mom. i vissa avgränsade situationer för de direkta administrativa tvängen. Uppdelningen har orsakat tolkningsproblem gällande myndigheternas behörighetsfördelning i frågor som gäller administrativt tvång. Tillsynsåtgärderna beträffande de tillstånd som beviljats med stöd av banlagen ankommer mera naturligt på banhållaren som även är tillståndsmyndighet i ärenden enligt banlagen. Också för att göra förfarandena smidigare vore det ändamålsenligt och motiverat att det är banhållningsmyndigheten som ansvarar även för indirekt administrativt tvång. Med stöd av det som sagts ovan föreslås det att behörigheten enligt 1 mom. när det gäller indirekta administrativa tvångsmedel överförs från regionförvaltningsverket till Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. I paragrafens 2 och 3 mom. föreslås inga ändringar.

88 a §. Avgifter. Lagen har saknat en bestämmelse om de avgifter som tas ut för tillstånd som beviljas med stöd av lagen. Det föreslås att denna brist ska avhjälpas genom att det till lagen fogas en ny 88 a §, enligt vilken det tas ut en avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten för ett tillstånd som banhållningsmyndigheten beviljat med stöd av denna lag. Närmare bestämmelser om avgifterna för de tillstånd som beviljas med stöd av banlagen finns redan för

närvarande i kommunikationsministeriets förordning om Trafikverkets avgiftsbelagda prestationer (1026/2014) som har utfärdats med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). I den nya 88 a § föreslås det i enlighet med detta att närmare bestämmelser om avgiften utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

89 §. Underhåll av plankorsningar och broar. Denna paragraf innehåller bestämmelser om ansvaret för underhållet av plankorsningar och vägar som ansluter till dem samt gemensamma broar. I paragrafen finns dessutom bestämmelser om uppsättandet av varningsanordningar och andra trafikanordningar i anslutning till plankorsningar. I paragrafens 1 mom. föreslås inga ändringar.

I paragrafens 2 mom. finns bestämmelser om uppsättandet och underhållet av varningsanordningar och vägmärken i anslutning till plankorsningar samt om fördelningen av ansvaret för kostnaderna mellan banhållaren och vägghållaren. För att säkerheten ska förbättras i synnerhet vid plankorsningar som saknar varningsanordningar föreslås det att det ska vara möjligt att vid en plankorsning sätta upp förutom ett vägmärke som anger plankorsning också ett vägmärke som avser obligatoriskt stannande (märke 232 i vägtrafikförordningen (182/1982)), om det har avtalats om det med vägghållaren. I propositionen föreslås det att banhållaren istället för vägghållaren ska sätta upp och underhålla märket, eftersom det i praktiken fästs vid samma stolpe som det märke som anger plankorsning (märke 176 och 177). I övrigt föreslås det inte några ändringar i fråga om fördelningen av förpliktelse och kostnadsansvaret. Detta innebär att banhållaren i enlighet med den gällande lagen sätter upp och på sin egen bekostnad svarar för underhållet av varningsanordningarna och vägmärkena i anslutning till en plankorsning. Det är dock möjligt att avtala om en annan fördelning av kostnadsansvaret.

Till 3 mom. överförs bestämmelsen om vem som ska ansvara för uppsättandet av varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsningen när en ny väg byggs. Då en ny väg på vägghållarens initiativ byggs på ett järnvägsområde, svarar vägghållaren i enlighet med den gällande lagen på sin egen bekostnad för uppsättandet av varningsanordningar och vägmärken i anslutning till en plankorsning. Banhållaren ska dock svara för underhållet av dessa anordningar och vägmärken i enlighet med huvudregeln i 2 mom.

Det föreslås att den bestämmelse i den gällande lagen, där det sägs att vägghållaren på egen bekostnad placerar ut och underhåller de vägmärken som varnar för järnvägen, flyttas till 4 mom. Med dessa vägmärken avses vägmärken som varnar för en plankorsning med en järnväg (märke 171 och 172) samt avståndsmärken för en plankorsning med järnväg (173–175).

Det föreslås att det gällande 3 mom. blir nytt 5 mom. i oförändrad form. Eftersom det som bestäms om vägghållaren enligt 3 § 11 a-punkten också gäller gatuhållaren, blir paragrafens gällande 4 mom. onödigt och upphävs.

Därför föreslås det att det nya 6 mom. för tydlighetens skull istället ska innehålla en bestämmelse om att det inte behövs ett sådant samtycke av kommunen som avses i 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen för uppsättandet av trafikanordningar som avses i 2–4 mom., eftersom uppsättandet av anordningarna grundar sig på lag.

I paragrafens rubrik stryks den obehövliga hänvisningen till väg som ansluter till plankorsning. En plankorsning är alltid belägen både på vägområdet och på järnvägsområdet.

89 a §. Vissa skadeståndsärenden. Trafikverket behandlar och avgör i egenskap av banhållare för statens bannät och förvaltare av statens bannät och järnvägsfastigheter ersättningsärenden gällande skador som utomstående orsakats på järnvägsområden. Sedan ingången av år 2015

har Statskontoret för statens del behandlat och avgjort alla ersättningsyrkanden som grundar sig på personskador. Bestämmelser om ändringen finns i lagen om statens skadeståndsverksamhet (978/2014) som trädde i kraft den 1 januari 2015. Därför föreslås det att den nya 89 a § bara ska gälla sådana ersättningsyrkanden som grundar sig på sak- och förmögenhetsskador.

De skadeståndsärenden som hänför sig till väghållning enligt landsvägslagen behandlas enligt 17 § 1 mom. 1 punkten i statsrådets förordning om närings-, trafik- och miljöcentralerna (1392/2014) av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland. För att effektivisera verksamheten är det ändamålsenligt att koncentrera kunnandet i sådana skadeståndsärenden som berör underhållet av statens trafikleder. Därför föreslås det att vissa av de ersättningsyrkanden gällande sak- eller förmögenhetsskador som Trafikverket behandlat och avgjort i egenskap av fastighetsförvaltare ska överföras från Trafikverket till den behöriga NTM-centralen. En bestämmelse om detta föreslås ingå i 89 a §, som gäller vissa skadeståndsärenden. Denna uppgift faller inom ramen för det verksamhetsområde som anges i 3 § 1 mom. 8 punkten i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna och hänförs till centralernas ansvarsområde för trafik och infrastruktur. För skötseln av denna uppgift överförs inga personalresurser mellan myndigheterna. Trafikverket har behandlat cirka fem sådana skadeståndsyckanden per år som nu föreslås bli överförda. Privata spåranslagningar faller utanför paragrafens tillämpningsområde.

Om ett ersättningsyrkande inte bara gäller en sak- eller förmögenhetsskada utan också en personskada, avgörs ersättningsgrunden vid NTM-centralen i samband med behandlingen av det yrkande som gäller sak- eller förmögenhetsskadan, varefter NTM-centralen överför ersättningsyrkandet till Statskontoret för fastställande av personskadan. Ersättningen för en personskada innefattar förutom ersättning för de egentliga vårdkostnaderna och menersättning även ersättning för den skadelidandes förtjänstbortfall och ersättning för s.k. sedvanliga bruksföremål, såsom kläder, klocka och mobiltelefon. Således behandlas t.ex. en vanlig halkolycka i praktiken alltid enbart som en personskada vid Statskontoret. Därmed behöver samma ärende inte behandlas av flera myndigheter.

I paragrafens anges de skadeståndsärenden som ska överföras till NTM-centralen. Behandlingen av ersättningsärenden som berör andra skador som inträffat inom statens bannät förändras däremot inte. Enligt den föreslagna paragrafen ska NTM-centralen behandla och avgöra skadeståndsärenden som berör sak- eller förmögenhetsskador inom sådana serviceområden för järnvägstrafik som förvaltas av Trafikverket. Enligt definitionen i 3 § 3 punkten avses med dessa serviceområden områden som behövs direkt för servicefunktionerna inom järnvägstrafiken, såsom perronger och anslutningsparkeringsområden. Det finns flera aktörer som kan svara för underhållet av serviceområden för järnvägstrafik, andra områden som direkt anknyter till dem och sådana stråk som förenar områdena med varandra, såsom Trafikverket i egenskap av banhållare, kommunen i egenskap av ansvarig för gatuhållningen eller anordnandet av parkering samt VR-Group Ab eller Senatfastigheterna i egenskap av ägare av vissa stationsbyggnader. De ansvariga aktörerna avtalar sinsemellan närmare om fördelningen av underhållet.

Till Trafikverkets avgöranderätt hör således fortfarande sådana sak- och förmögenhetsskador som inträffat någon annanstans än inom ett serviceområde. Sådana är bl.a. skador som orsakas väganvändarens fordon vid plankorsningens betongplatta, t.ex. på grund av att betongkonstruktionen är trasig eller annars i bristfälligt skick på grund av snö, is eller någon annan motsvarande orsak. Enligt 89 § 1 mom. underhåller banhållaren plankorsningen mellan en väg och en järnväg över hela betongplattan. Trafikverket avgör även andra ersättningsyrkanden som gäller skador som orsakats av en järnväg eller dess användning utöver de som verket ska avgöra med stöd av lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) eller järnvägstransportlagen (1119/2000). De övriga skadeståndsärenden som avses i detta sammanhang kan vara av olika art. Det kan t.ex. vara fråga om ett fordon som skadats av is som ramlat från en järnvägsbro då

fordonet passerat under bron, eller om väganvändare som orsakats skada av en översvämning som uppkommit på grund av att järnvägsområdets dräneringssystem varit i olag. I dessa ingår dock inte sådana skador på fastigheter som avses i 5 kap. i banlagen, som ska avgöras med stöd av det kapitlet genom att avtala eller vid en järnvägsförrättning.

Avsikten är att skötseln av de nämnda skadeståndsärendena genom en statsrådsförordning ska anvisas Närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland.

90 §. Delgivning och delfående av beslut. Denna paragraf innehåller bestämmelser om förfarandet för delgivning av beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan samt om förlängning av giltighetstiderna för dessa. Enligt den nya kommunallagen (410/2015) och dess ikraftträdandebestämmelse ska kommunerna ta i bruk en elektronisk anslagstavla i juni 2017. Därför föreslås det att 1 mom. också ändras så att det blir möjligt att kungöra ett ärende på kommunens elektroniska anslagstavla i enlighet med kommunallagens principer. I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar i sak.

92 §. Ändringssökande. Eftersom det föreslås att den gällande lagens 17 § ska upphävas och dess bestämmelser inkluderas i det nya 2 a kap., ska behövliga ändringar av hänvisningarna göras i 1 mom. i denna paragraf. Momentet ska också kompletteras med en hänvisning till 18 § 4 mom.

Den paragraf som gäller ändringssökande ändrades senast i samband med det lagprojekt som gällde omprövningsförfarandet och besvärstillstånds-förfarandet (RP 230/2014 rd). Då utvidgades besvärstillstånds-förfarandet, men utanför besvärstillståndsregleringen föll ändå frågor som gällde godkännande av utredningsplaner och järnvägsplaner. I sitt utlåtande (GrUU 55/2014 rd) med anledning av ovan nämnda regeringsproposition ansåg grundlagsutskottet dock att ärendets art eller betydelse inte med nödvändighet förutsätter tillträde till högsta förvaltningsdomstolen utan besvärstillstånd ens i de ärendegrupper som nämns i regeringens proposition. Grundlagsutskottet ansåg i samma utlåtande att det är viktigt att konsekvent föra vidare arbetet med att utveckla och utvidga systemet för besvärstillstånd.

Huruvida systemet med besvärstillstånd lämpar sig beror på om överklagandet före högsta förvaltningsdomstolen är ordnat så att de rättssäkerhetsgarantier som krävs på grund av ärendets art och betydelse fullföljs (se t.ex. GrUU 32/2012 rd). I sitt utlåtande angående ovan nämnda regeringsproposition har grundlagsutskottet dessutom konstaterat att det också har betydelse om högsta förvaltningsdomstolens skyldighet eller möjlighet att bevilja besvärstillstånd enligt de lagfästa kriterierna räcker till för att garantera tillgången på rättssäkerhet i den aktuella ärendekategorin (GrUU 55/2014 rd). Trots att ärenden som gäller godkännande av utrednings- och järnvägsplaner är särskilt viktiga med tanke på partens rättssäkerhet och samhället är det möjligt att garantera rättssäkerheten också genom de förutsättningar för beviljande av besvärstillstånd som anges i 13 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen. Det är möjligt att i systemet med besvärstillstånd ta hänsyn till den särskilda betydelsen av besluten om godkännande av utrednings- och järnvägsplaner genom 13 § 2 mom. 3 punkten i förvaltningsprocesslagen. Enligt den punkten ska besvärstillstånd beviljas om det finns något annat vägande skäl för att bevilja tillståndet än ett skäl som har att göra med en enhetlig rättspraxis eller att det i ärendet skett ett uppenbart fel, vilka avses i de tidigare punkterna. Med stöd av detta föreslås det att systemet med besvärstillstånd ska utvidgas så att det även inkluderar ärenden som gäller godkännande av utrednings- och järnvägsplaner. I slutet av 1 mom. tas det in en bestämmelse enligt vilken förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Samtidigt föreslås det att det gällande 2 mom. upphävs. I paragrafens 3–4 mom. föreslås inga ändringar.

94 §. Omedelbar verkställighet av beslut. Enligt paragrafens 1 mom. kan ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan och ett beslut om förlängning av giltighetstiden för en utredningsplan verkställas trots besvär, om fullföljdsdomstolen inte bestämmer något annat. Det föreslås emellertid att momentet ska ändras så att också ett beslut om förlängning av giltighetstiden för en järnvägsplan ska kunna verkställas trots besvär. Momentet motsvarar därmed till sitt innehåll det föreslagna 107 § 1 mom. i landsvägslagen.

Enligt paragrafens 2 mom. kan Trafikverket i ett beslut som meddelas med stöd av 41 § 2 mom. bestämma att beslutet får verkställas trots besvär. Det föreslås att momentet ska utökas med en hänvisning till 18 § 4 mom., där det bestäms att banhållaren kan besluta att en plankorsning som medför omedelbar fara ska ändras på det sätt som behövs för att avvärja faran. För enhetlighetens skull och i enlighet med vad som bestäms i 92 § föreslås det även att momentets omnämnande av ”Trafikverket” ska ersättas med ordet ”banhållaren”.

95 §. Kungörelse. I 9 § 2 mom. och i 42 § finns bestämmelser om delgivning genom kungörelse. Kungörelseförfarandet regleras i 95 §. Denna paragraf saknar emellertid en bestämmelse om när delgivningen anses ha ägt rum i ärenden som kungörs. Därför föreslås det att paragrafen ska utökas med ett omnämnande av att delgivningen anses ha ägt rum den sjunde dagen efter att kungörelsen offentliggjorts. En motsvarande ändring föreslås i 108 § i landsvägslagen. Enligt den nya kommunallagen (410/2015) och dess ikraftträdandebestämmelse ska kommunerna börja delge beslut i det allmänna datanätet i juni 2017. Därför föreslås det att paragrafen också ändras så att där hänvisas till kungörelseförfarandet enligt kommunallagen.

Enligt paragrafen ska Trafikverket informera om ett ärende genom att kungöra det. Det föreslås dock att ordet ”Trafikverket” ska strykas ur paragrafen. Ovan i 25 a § föreslås det nämligen att NTM-centralen ska svara för utarbetandet av järnvägsplaner för plankorsningar, och utarbetandet av en plan och inledandet av de undersökningar som hänför sig till detta ska i allmänhet kungöras. Kungörelse kan dessutom komma i fråga också beträffande privata spår- och anläggningar.

96 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Det föreslås att paragrafens 2 mom. upphävs. Momentets hänvisning till kommunikationsministeriets förordning föreslås bli flyttad till 38 § 3 mom.

1.3 Lagen om ändring av 51 § i vägtrafiklagen

51 §. Uppsättande av trafikordning. Enligt 4 mom. i denna paragraf sätter den som underhåller järnvägen upp vägmärken som anger plankorsning med järnväg samt trafikljus och avstängnings- och varningsanordningar vid plankorsningar. I 89 § 2 mom. i banlagen finns bestämmelser om skyldigheten att vid en plankorsning sätta upp och underhålla varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning och varnar för plankorsningen. I 51 § 4 mom. i vägtrafiklagen och i 89 § 2 mom. i banlagen regleras samma frågor, och dessa moment är sinsemellan motstridiga. Det föreslås också ovan att 89 § i banlagen ska ändras. I vägtrafiklagen finns det bestämmelser om hur vägtrafikanter styrs. För tydlighetens skull är det skäl att bevara bestämmelsen i 4 mom. För att råda bot på den innehållsliga inkonsekvensen föreslås det emellertid att 4 mom. ska preciseras så att där konstateras att i andra fall än då en ny väg byggs är det banhållaren som sätter upp trafikljus, avstängnings- och varningsanordning samt vägmärken som anger plankorsning vid plankorsningen med järnvägen. Det föreslås vidare att genom en ömsesidig överenskommelse mellan väghållaren och banhållaren ska banhållaren även kunna sätta upp vägmärken som anger obligatoriskt stannande. Momentet är förenligt med de föreslagna 89 § 2 och 3 mom. i banlagen. I det föreslagna 89 § 4 mom. i banlagen föreskrivs det på samma sätt som i den gällande lagen att väghållaren sätter upp vägmärken som varnar för en plankorsning med en järnväg samt avståndsmärken för plankorsningen. Be-

stämelsen i fråga överensstämmer med huvudregeln i vägtrafiklagen och något särskilt omnämmande om saken behövs därför inte i momentet. I paragrafens 1–3 mom. föreslås inga ändringar.

1.4 Lagen om ändring av 86 a § i markanvändnings- och bygglagen

86 a §. *Ändring av landsväg till gata.* Denna paragraf innehåller bestämmelser om ändring av en landsväg till en gata och om att landsvägen upphör i samband med detta. I detaljplanen anvisas en vägtrafikled antingen som en gata, vilken underhålls av kommunen, eller som en landsväg, vilken staten ansvarar för. För den administrativa ändringen av trafikledens kategori svarar den aktör som kommer att ansvara för väg- eller gatuhållningen. Ändringen av en gata till en landsväg sker med iakttagande av det förfarande som avses i landsvägslagen, genom att en vägplan utarbetas och godkänns. Då en landsväg ändras till en gata tillämpas markanvändnings- och bygglagens bestämmelser om gatuhållningsbeslut. Den gällande 86 a § i markanvändnings- och bygglagen gäller emellertid bara de situationer där en befintlig landsväg och den gata som anges i detaljplanen är belägna på samma plats. I detta fall innebär gatuhållningsbeslutet att trafikledens besittning och ansvaret för dess underhåll övergår från staten till kommunen, medan trafikförhållandena i huvudsak kvarstår oförändrade. Paragrafens tillämpningsområde har dock i praktiken visat sig vara onödigt snävt, och därför föreslås det att tillämpningsområdet ska utvidgas och paragrafens innehåll preciseras.

I den föreslagna paragrafens 1 mom. bestäms det i enlighet med första meningen i det gällande 1 mom. att en landsväg som i en detaljplan har anvisats som gata ändras till gata genom ett gatuhållningsbeslut. Orden ”av kommunen” ska strykas såsom onödiga. Enligt momentets andra mening upphör landsvägen då gatuhållningsbeslutet har fattats. Denna bestämmelse motsvarar den gällande lagen, dock preciserad så att det bestäms att landsvägen upphör på samma sätt som skyldigheterna enligt lagen om underhåll och renhållning av gator och vissa allmänna områden inträder enligt 86 §. En underrättelse om gatuhållningsbeslutet ska göras i enlighet med 87 §. Landsvägen upphör när beslutet vinner laga kraft.

Enligt paragrafens 2 mom. ska de förfaranden som gäller den administrativa ändringen tillämpas också då en landsväg i detaljplanen har anvisats för något annat användningsändamål än som gata och avsikten är att landvägens trafik ska ledas längs en gata som byggs på ett annat ställe eller längs en befintlig gata som förbättras. I detta fall upphör landsvägen genom det gatuhållningsbeslut som gäller gatan. I övriga fall sker nedläggningen av en landsväg eller en del av den i enlighet med landsvägslagens bestämmelser.

Den andra meningen i paragrafens gällande 1 mom. föreslås ingå i paragrafens 3 mom. I momentet hänvisas det till de gatuhållningsbeslut som avses i 1 och 2 mom. Enligt lagens 93 § övergår vägområdet för en landsväg i kommunens ägo när detaljplanen träder i kraft, och för väghållaren uppkommer samtidigt vägrätt till vägområdet. Med en detaljplan avses i den nämnda paragrafen förutom den ursprungliga detaljplanen även ändringar av den, och kommunen äger redan det vägområde som hör till landsvägen då man fattar det gatuhållningsbeslut genom vilket landsvägen upphör. För tydlighetens skull föreslås det att paragrafens 4 mom. ska innehålla en bestämmelse om att väghållarens, dvs. statens, rätt till landsvägens vägområde upphör samtidigt då en landsväg upphör på det sätt som anges i 1 eller 2 mom. Därefter är det kommunens uppgift att svara för de fastighetsförrättningar som behövs för ändring av landsvägsfastigheternas användningsändamål till det som anges i detaljplanen.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Det föreslås att Trafikverket ska bemyndigas att utfärda närmare föreskrifter i 42, 42 a, 42 b och 52 b § i landsvägslagen. I föreskrifterna ska särskilt kraven på trafiksäkerhet beaktas. Ge-

nom bemyndigandena att utfärda föreskrifter förtydligas Trafikverkets normgivningsbemyndiganden. I stället för de nuvarande anvisningarna, som i själva verket är förpliktande, ska närmare bestämmelser kunna utfärdas i föreskrifter som är bindande med stöd av lag. I fråga om de konstruktioner, anläggningar och anordningar samt reklamaffischer och annonser som avses i ovan nämnda bestämmelser kan vägghållningsmyndigheten grunda sin prövning av godtagbarheten när det gäller placeringen och verkningarna när det gäller trafiksäkerheten på Trafikverkets föreskrifter och på det viset få en lämplig rättslig grund för sin prövning. Därtill får privata aktörer på ett lämpligt sätt information om vilka åtgärder som kan godkännas med tanke på trafiksäkerheten samt om vilka uppgifter och utredningar som behövs för tillståndsansökan eller anmälan. I de föreskrifter som utfärdas med stöd av 42 b § 4 mom. i landsvägslagen och bereds i samråd med intressentgrupperna, är möjligt att noggrannare än vad som är ändamålsenligt i en lag beakta t.ex. sådana specialfrågor som gäller flyttande, skyddande och avlägsnande av olika typer av kablar. I den nya 28 a § som föreslås i banlagen föreslås det att Trafikverket ska bemyndigas att utfärda närmare tekniska bestämmelser om innehållet i den tillståndsansökan som avses i paragrafen.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Denna proposition innehåller preciseringar och smärre ändringar av bestämmelserna och principerna i den gällande lagstiftningen. Landsvägslagens och banlagens bestämmelser har för enhetligats. Till vissa delar måste de föreslagna ändringarna granskas med hänsyn till grundlagen. De ändringar som föreslås i regleringen om reklam invid vägar har att göra med yttrandefriheten som tryggas 12 § 1 mom. i grundlagen och näringsfriheten som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen. De åtgärdsbegränsningar som i landsvägslagen föreslås för skyddsområdet, utvidgningarna av vägghållarens inlösningsrätt samt den föreslagna möjligheten att av särskilda skäl förlänga giltighetstiden för en utredningsplan som avses i landsvägslagen berör egendomsskyddet som tryggas i 15 § i grundlagen. När det gäller de ändringar som föreslås i banlagen påverkas egendomsskyddet av att skydds- och frisiktsområden föreslås uppkomma direkt med stöd av lag istället för med stöd av en järnvägsplan och de därav följande begränsningarna av fastighetsägarens nyttjanderätt. Vidare påverkas egendomsskyddet av utvidgningen av banhållarens rättigheter till att gälla alla områden invid banor som hör till statens bannät, banhållarens rätt att placera obetydliga anordningar och konstruktioner, såsom signaler, på någon annans fastighet, utvidgningarna av banhållarens inlösningsrätt samt den föreslagna möjligheten att av särskilda skäl förlänga järnvägsplanens giltighetstid med ytterligare en period på högst fyra år. De ändringar som föreslås i bestämmelserna om ändringsökande berör rättskyddet som tryggas i 21 § i grundlagen.

Enligt 12 § 1 mom. i grundlagen hör till yttrandefriheten rätten att framföra, sprida och ta emot information, åsikter och andra meddelanden utan att någon i förväg hindrar detta. Närmare bestämmelser om användning av yttrandefriheten utfärdas genom lag. I 18 § 1 mom. i grundlagen tryggas också näringsfriheten. Den gällande 52 § i landsvägslagen, där utgångspunkten är att utomhusreklam som är avsedd för trafikanter på en landsväg inte får sättas upp utanför ett detaljplaneområde eller inom ett detaljplaneområde på ett trafikområde som avses i 83 § 4 mom. i markanvändnings- och bygglagen, har stiftats med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 3/2005 rd). Reklam och kommersiell kommunikation omfattas av yttrandefriheten, men inte av dess innersta kärna (GrUU 14/2000 rd s.3/I, GrUU 23/2000 rd s. 3/I och GrUU 22/2001 rd s. 4/I). Utskottet ansåg att förbudet mot uppsättande av utomhusreklam på de områden som anges i 52 § 1 mom. i det dåvarande lagförslaget måste bedömas utgående från de allmänna principerna för begränsning av grundläggande fri- och rättigheter. Utskottet hänvi-

sade i sin bedömning med anledning av detta närmast till att förbud mot reklam, trots att vissa undantag från förbudet förekommer, kan leda till onödig begränsning av yttrandefriheten och försvåra utövningen av en näring. Därmed bör förutsättningarna för undantag preciseras och klarläggas.

Det principiella förbudet i landsvägslagen mot uppsättande av utomhusreklam som har varit problematiskt med tanke på yttrandefriheten slopas och det bli möjligt att under vissa förutsättningar sätta upp reklamaffischer och annonser på vägområde. Den reglering som baserar sig på det föreslagna anmälningsförfarandet innefattar inte något förbud mot att sätta upp reklamaffischer eller annonser. Anmälningsförfarandet är dock inte bara ett förfarande för att få information i tillsynssyfte, för enligt det föreslagna 52 § 2 mom. ska det göras en anmälan till vägghållningsmyndigheten om en reklamaffisch eller en annons ska sättas upp utanför ett detaljplaneområde eller inom ett detaljplaneområde på ett trafikområde som avses i 83 § 4 mom. i markanvändnings- och bygglagen, och reklamaffischen eller annonsen får inte heller sättas upp före utgången av den tidsfrist på 30 dagar som avses i 3 mom. Inom loppet av den tiden kan vägghållningsmyndigheten förbjuda att reklamaffischen eller annonsen sätts upp om uppsättandet skulle äventyra trafiksäkerheten. Vägghållningsmyndigheten kan dock i ett beslut som fattas med anledning av anmälan tillåta att reklamaffischen eller annonsen sätts upp före den tidpunkt som nämns ovan. Ur ett yttrandefrihetsperspektiv kan regleringen anses innebära närmast att ett beslut som möjliggör användning av yttrandefriheten anses ha fattats om myndigheten inte inom utsatt tid har fattat ett negativt beslut med anledning av anmälan. Anmälningsskyldigheten ska dock inte gälla tillfällig annonsering som hänför sig till mötes-, informations-, nöjes- eller bröllopsevenemang eller andra sådana evenemang och inte heller samhälleliga, politiska eller andra ideologiska evenemang. Anmälningsskyldigheten gäller inte heller annonsering på en byggnad eller i dess närhet då annonseringen gäller den verksamhet som bedrivs där eller de produkter som säljs där.

Grundlagsutskottet har ansett den lösning vara problematisk enligt vilken även reklam av politisk eller annan ideell karaktär i princip ska jämföras med kommersiell reklam (GrUU 3/2010 rd). Enligt utskottets praxis är det åtminstone inte utan trängande behov förenligt med yttrandefrihetsbestämmelsen att utsträcka begränsningarna gällande reklam från annonsering som bör avses vara kommersiellt även till meddelanden som bör betraktas som samhälleliga eller ideella. Utskottet ansåg i det sammanhanget att denna definitionsbestämmelse behövde strykas för att lagen skulle kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning (GrUU 19/1998 rd, s. 5). Grundlagsutskottet menar att 12 § 1 mom. i grundlagen i sig inte ställer några hinder för att sätta begränsningar för reklamplacering eller annat därmed jämförbart när det gäller reklam som kan karaktäriseras som samhällelig eller ideell, förutsatt att begränsningarna är befogade för att värna de grundläggande rättigheterna eller av annat trängande skäl (GrUU 3/2010 rd). Också lagstiftning om reklam och marknadsföring bör uppfylla de allmänna villkoren för en lag som begränsar en grundläggande fri- eller rättighet (GrUU 18/2014 rd).

Den föreslagna regleringen om reklam och annonsering invid vägar är på lagnivå och avgränsad så att den endast gäller uppsättande av reklamaffischer och annonser som är avsedda för trafikanterna på en landsväg på en landsvägs skydds- eller frisiktsområde eller omedelbart utanför dessa områden. Begränsningen när det gäller användningen av yttrandefriheten är exakt och noggrant avgränsad. Uppsättandet kan begränsas endast med stöd av trafiksäkerhets- vägghållnings- och miljöanpassningsaspekter. Grunderna för begränsningen är trafiksäkerheten, att vägghållningen inte ska medföra olägenheter och anpassningen till omgivningen. Grunderna ska vara godtagbara och påkallade av ett vägande samhälleligt intresse. Trafiksäkerheten har samband med rätten till liv och trygghet som tryggas i 7 § i grundlagen. Anpassningen till omgivningen har samband med den i 20 § i grundlagen föreskrivna grundläggande rättigheten till miljön, som innefattar vars och ens ansvar för miljön och kulturarvet. Olägenheter för vägghållningen orsakar störningar för den säkra och fungerande trafiken och transporten på lands-

vägarna, något som är viktigt med tanke på samhällets funktion. Begränsningen är också proportionerlig och når inte den innersta kärnan av yttrandefriheten. Annonsering som hänför sig till samhälleliga, politiska eller andra ideologiska evenemang ska dessutom helt och hållet befrias från anmälningsskyldigheten enligt 52 §, även om också sådana annonser ska sättas upp så att de inte äventyrar trafiksäkerheten, så att de inte medför olägenhet för väghållningen och så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen. Väghållningsmyndigheten kan dock inte på förhand förbjuda att en sådan annons sätts upp. Befrielsen från anmälningsskyldigheten gäller dock enbart tillfällig annonsering om evenemang. Konsekvenserna för trafiksäkerheten, väghållningen och miljön av sådana annonser som är avsedda att vara permanenta måste kunna prövas i förskott. I bedömningen av om regleringen är nödvändig eller inte måste allt strängare krav ställas ju djupare regleringen tränger in i reklamens innehåll. (GrUU 3/2010 rd). Den reglering som föreslås nu berör inte innehållet annat än indirekt. Avsikten med den prövning som väghållaren gör med anledning av en anmälan är inte att begränsa eller kontrollera reklamaffischernas eller annonsernas innehåll, utan avsikten är endast att säkerställa att t.ex. deras tekniska genomförande eller valet av placeringsplats inte föranleder sådana konsekvenser som äventyrar säkerheten eller miljön eller medför olägenheter för väghållningen. Inom ramen för det föreslagna anmälningssförfarandet ska det inte längre på det sätt som förutsatts i den gällande bestämmelsen prövas om reklamaffischen är nödvändig med tanke på trafiken eller turismen, utan begränsningarna för uppsättandet ska basera sig på trafiksäkerhets-, väghållnings- och miljöanpassningsaspekter. Också här refereras det till godtagbarheten när det gäller regleringens nödvändighet. Om det i den anmälan som gjorts till väghållaren angående uppsättandet av en reklamaffisch eller annons finns sådana problem att väghållningsmyndigheten blir tvungen att fatta ett negativt beslut angående uppsättandet, ska väghållaren dock i enlighet med förvaltningslagens bestämmelser om skyldigheten att motivera beslut och rådgivningsskyldigheten ge råd om problem som har att göra med reklamaffischens eller annonsens placering eller tekniska egenskaper och om hur det är möjligt att rätta till dem, något som bidrar till att främja yttrandefriheten.

Beslut som fattats med stöd av bestämmelserna om reklam invid vägar kan överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i 105 § i landsvägslagen. Dessutom föreslås det att Trafikverket ska bemyndigas att utfärda föreskrifter, i vilka Trafikverket kan ange närmare villkor för hur en reklamaffisch eller annons ska utformas och placeras så att den inte äventyrar trafiksäkerheten. En sådan föreskrift skulle främja en noggrann avgränsning av de begränsningarna som gäller för uppsättandet av reklamaffischer och annonser och tillgodoseendet av individens rättsskydd då väghållningsmyndigheten kan grunda sin bedömning av reklamaffischens eller annonsens verkningar när det gäller trafiksäkerheten på en bindande rättskälla och inte på den egna fria prövningen. Inte heller i Trafikverkets föreskrift begränsas reklamens eller annonseringens innehåll.

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Angående expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms genom lag. Det har inte funnits tvivel på att det varit fråga om ett allmänt behov då områden har förvärvat för landsvägar eller järnvägar. De ändringar av inlösningsbestämmelserna som föreslås i propositionen innefattar inte heller några inskränkningar av principen om full ersättning, vilket innebär att propositionen till denna del uppfyller grundlagens krav. Vidare gäller utvidgningen av väg- och banhållarens inlösningsrätt endast situationer där det i förhållande till värdet på den berörda fastigheten eller fastighetsdelen skulle vara synnerligen dyrt att undanröja de skadliga följder som orsakas av en väg eller en järnväg. I praktiken kommer inlösningsplaner på denna grund sällan att aktualiseras, men för att orimliga situationer ska undvikas är det viktigt att denna inlösningsmöjlighet finns. Rätten att lösa in en fastighet eller en del av den ges väg- eller banhållaren i en väg- eller järnvägsplan. I samband med beredningen av dessa planer ska fastighetsägare och övriga sakägare ges möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma konsekvenserna av planen och framföra sin åsikt i ärendet. Efter att de planer som avses i landsvägslagen och banlagen godkänts

kan ändring i dessa planer sökas hos förvaltningsdomstolen. På motsvarande sätt utvidgas fastighetsägarens rätt att kräva inlösning.

De begränsningar av fastighetsägarens nyttjanderätt som berör skydds- och frisiktsområden samt banhållarens rätt att avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer sikten på skydds- och frisiktsområden anknyter likaså till egendomsskyddet, eftersom det är fråga om en begränsning av fastighetsägarens rätt att förfoga över, använda och utnyttja sin egendom på det sätt han eller hon önskar. Utvidgningen av de ovan nämnda begränsningarna av fastighetsägarens nyttjanderätt och av banhållarens rättigheter så att dessa gäller alla banor inom statens bannät kan betraktas som nödvändiga på grund av trafiksäkerheten och för att trafiken ska löpa smidigt, vilket de senaste årens stormskador har visat. Träd som fallit över banorna har orsakat framför allt banhållaren och järnvägstrafiken betydande olägenhet och skada. Denna typ av olägenhet och skada kan förebyggas genom den föreslagna rätten att oavsett järnvägsplanerna avlägsna sådant trädbestånd som utgör en risk inom skyddsområdena. De föreslagna begränsningarna gäller inte växtlighet som har planterats eller tagits under särskild omvårdnad eller byggnader, konstitutioner eller anordningar som har uppförts innan begränsningarna trätt i kraft. Inskränkningen av ägarens dispositionsrätt kan således betraktas som ringa. Enligt 61 § i banlagen ska banhållaren ersätta den skada eller betydande olägenhet som de nämnda begränsningarna medför för en fastighet. Banhållaren ska också enligt 42 § underrätta fastighetens ägare om åtgärder som gäller skydds- eller frisiktsområdet innan åtgärden vidtas. I enlighet med den gällande lagen ska banhållaren kunna bestämma att växtlighet, en byggnad, en konstruktion eller en anordning ska avlägsnas eller flyttas bara om den medför fara för trafiksäkerheten eller olägenhet för banhållningen. Den bestämmelse om rätten att placera bl.a. signaler på någon annans fastighet som föreslås ingå i banlagen motsvarar det som bestäms i markanvändnings- och bygglagen samt landsvägslagen och kommer att aktualiseras tämligen sällan, eftersom anordningarna och konstruktionerna i regel ryms på järnvägsområdet. Saken är dock beroende av terrängförhållandena.

I 31 § i landsvägslagen föreslås det en ändring enligt vilken Trafikverket kan förlänga giltighetstiden för ett beslut om godkännande av en utredningsplan med högst fyra år. På motsvarande sätt föreslås i 26 § i banlagen en ändring enligt vilken Trafikverket utöver perioden på fyra år enligt den gällande lagen ska kunna förlänga giltighetstiden för en järnvägsplan med ytterligare en period på högst fyra år. De utredningsplaner och vägplaner eller järnvägsplaner som avses i landsvägslagen och banlagen är planer vars syfte är att vägprojekt och banprojekt ska genomföras. På grund av de konsekvenser planerna medför för markanvändningen är det inte ändamålsenligt att de är gällande en obestämd tid. Planernas giltighetstider är emellertid av betydelse även vid bedömningen av egendomsskyddet för dem som äger fastigheter inom det område som anvisas i en plan. Av en utredningsplan följer ett villkorligt byggförbud på det område som planen täcker. Av en järnvägsplan följer emellertid alltid motsvarande bygg- och åtgärdsbegränsningar som gäller inom skydds- och frisiktsområdena. En förlängning av planernas giltighetstid förlänger således även den begränsning som riktas mot fastighetens ägare och som gäller dennes rätt att använda egendomen. För att sådana begränsningar ska kunna förlängas trots att några konkreta åtgärder inte har vidtagits ska det enligt förslaget alltid finnas en särskild orsak för det. En sådan förlängning ska dessutom alltid grunda sig på prövning från fall till fall och på att de allmänna villkor och innehållsliga krav som föreskrivs för planeringen av en väg och en bana uppfylls. I bestämmelserna hänvisas det till de lagrum som gäller detta. Trafikverkets beslut som gäller förlängning av giltighetstiden för en plan kan överklagas genom besvär. De föreslagna tilläggen till möjligheten att förlänga giltighetstiderna för utredningsplaner enligt landsvägslagen och järnvägsplaner enligt banlagen ska dock inte tillämpas retroaktivt på planer som godkänts med stöd av den gällande lagen och som alltså beretts i växelverkan i enlighet med 27 § i landsvägslagen eller 22 § i banlagen. De som berörs av saken kunde inte i samband med förfarandet för växelverkan förbereda sig för att planerna kan gälla under en längre tid än vad den dåvarande lagen tillät.

Enligt 21 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Det föreslås att landsvägslagens och banlagens bestämmelser om ändringssökande ska ändras så att systemet med besvärstillstånd utvidgas så att det även inkluderar ärenden som gäller godkännande av utrednings-, väg- och järnvägsplaner. Det föreslås att systemet med besvärstillstånd efter ändringen ska gälla alla ärenden enligt landsvägslagen och banlagen. Den nya regleringen begränsar inte rätten för var och en att få ett ärende som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid ett oavhängigt rättskipningsorgan, eftersom rätten att anföra besvär hos förvaltningsdomstolen inte begränsas. Den föreslagna begränsningen gäller den fortsatta besvärsrätten.

Vid en bedömning av möjligheten att använda besvärstillstånd inom förvaltningsprocessen för att begränsa rättssäkerheten, som är en grundläggande rättighet, spelar det en roll för proportionalitetsprincipen bland annat hur relevant ärendet är och vilken karaktär det har (GrUU 35/2009 rd, s. 3 och de utlåtanden som nämns där). Frågor som gäller godkännande av planer enligt landsvägslagen och banlagen är i sig viktiga för de som berörs av dem. Den planering som avser vägar och banor är ett sådant viktigt samhälleligt intresse som måste anses vara godtagbart med tanke på grundlagen. Planerna bidrar till att främja utvecklandet av ett fungerande och tryggt trafiksystem som främjar en hållbar utveckling och tillgodoser samhällets trafik- och transportbehov. Förfarandet med besvärstillstånd skulle troligen minska antalet mål i högsta förvaltningsdomstolen och därmed förkorta den totala tid som de ärenden som omfattas av besvärstillstånds förfarandet är anhängiga. För åtgärder för att snabba upp behandlingen talar 21 § 1 mom. i grundlagen, som föreskriver att var och en har rätt att få sin sak behandlad utan ogrundat dröjsmål (GrUU 33/2008 rd s. 2).

Huruvida systemet med besvärstillstånd lämpar sig beror enligt grundlagsutskottet på om överklagandet före högsta förvaltningsdomstolen är ordnat så att de rättssäkerhetsgarantier som krävs på grund av ärendets art och betydelse fullföljs (se t.ex. GrUU 32/2012 rd). I sitt utlåtande har utskottet dessutom konstaterat att det också har betydelse om högsta förvaltningsdomstolens skyldighet eller möjlighet att bevilja besvärstillstånd enligt de lagfästa kriterierna räcker till för att garantera tillgången på rättssäkerhet i den aktuella ärendekategorin (GrUU 55/2014 rd). Grundlagsutskottet har ansett att beslut som är beroende av prövning är av en sådan art att det anses räcka till som rättssäkerhetsgaranti att högsta förvaltningsdomstolen måste bevilja besvärstillstånd om det finns något kriterium i 13 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen som talar för det (GrUU 15/2011 rd, s. 5). Även besluten om godkännande av planerna enligt landsvägslagen och banlagen måste anses vara sådana beslut som till viss del är beroende av prövning, där rättssäkerhetsgarantierna tryggas i tillräcklig utsträckning genom förvaltningsprocesslagens allmänna reglering om grunderna för besvärstillstånd.

Med avseende på begränsningarna av yttrandefriheten, egendomsskyddet och den fortsatta besvärsrätten måste de föreslagna lagarna anses vara exakta och noggrant avgränsade och även i övrigt uppfylla de allmänna villkoren för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna, såsom kraven på att begränsningarna ska vara godtagbara och stå i rätt proportion till sitt syfte. Med anledning av vad som anförts ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

Lag

om ändring av landsvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i landsvägslagen (503/2005) 100 §,
ändras 10, 11, 17, 23, 24, 31, 32, 34, 36–38, 40, 42 och 44 §, rubriken för 45 §, 46, 52, 56, 63, 67, 74, 80, 83, 84, 89–91, 95, 101, 103, 105, 107 och 108 §, av dem 11 § sådan den lyder i lagarna 1242/2009 och 446/2012, 17, 31, 52, 101 och 107 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1242/2009, 42 § sådan den lyder i lag 328/2013 och 105 § sådan den lyder i lag 999/2015, samt
fogas till 22 § ett nytt 3 mom., till lagen nya 32 a, 42 a, 42 b, 52 a, 52 b, 53 a och 56 a §, till 73 § ett nytt 2 mom. samt till lagen nya 95 a och 99 a § som följer:

10 §

Väghållare och kostnaderna för väghållningen

Väghållare är staten, som svarar för väghållningen och kostnaderna för den samt utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen. Trafikverket är ansvarig myndighet i dessa frågor.

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

För att säkerställa att trafiksystemet fungerar och för att genomföra lagens syften kan väghållaren av särskilda skäl och i enlighet med ett avtal delta i kostnaderna för andra åtgärder som hänför sig till väghållarens uppgifter än byggande och underhåll av landsvägar.

11 §

Väghållningsmyndighet

Väghållningsmyndighet är Trafikverket i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i denna lag. Trafikverket svarar för landsvägsnätet och kostnaderna för det samt utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen. I övrigt är det närings-, trafik- och miljöcentralen som är väghållningsmyndighet. Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att någon annan statlig myndighet än närings-, trafik- och miljöcentralen är väghållningsmyndighet, om detta med tanke på väghållningen ska anses ändamålsenligt.

Trafikverket är det behöriga organ som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet och den administrativa myndighet som

RP 49/2016 rd

avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

17 §

Planering av väg och områdesplanering

En utredningsplan och en vägplan ska grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och 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 områdesanvändningen samt landskapsplaner och generalplaner ska beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen. En utredningsplan eller en vägplan får inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen. En vägplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det är fråga om en avvikelse med små verkningar, och om det förordas av kommunen och de fastighetsägare som direkt påverkas av avvikelserna.

Trots 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 och landskapsförbundet.

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

Planeringen av en väg ska vid behov dessutom grunda sig på planeringen avseende utvecklandet av trafiksystemet.

22 §

Vägplanens innehåll

I vägplanen kan ett sådant frisisiktsområde som avses i 45 § 1 mom. anvisas som vägområde, om trafiksäkerheten i betydande grad anses kräva det.

23 §

Biområden och särskilda rättigheter som vägarbetet kräver

Av en vägplan ska biområdena och de vägförbindelser som behövs för användningen av dem framgå.

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 permanent eller temporärt placera marksubstanser som lösgörs vid vägarbetet, att använda ett område som tillfällig farväg, upplagsområde eller något annat dylikt område eller grunda rätt att använda eller anlägga en enskild väg som behövs i arbetet, kan det bestämmas om detta i vägplanen, i vilken det område eller den väg som behövs för ändamålet ska anges.

24 §

Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utloppsdiken i vägplanen

I syfte att främja trafiksäkerheten på en landsväg och landsvägens förmedlingskapacitet kan det i en vägplan 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 (lantbruksanslutning).

Om användningen av en befintlig anslutning till en enskild väg eller en lantbruksanslutning förbjuds i vägplanen, ska det i planen bestämmas om anordnande av en ny vägförbindelse, varvid det vid behov kan bestämmas att en enskild väg eller en anslutning ska byggas på väghållningsmyndighetens bekostnad eller att rätt ska 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, ska det bestämmas om detta i vägplanen, i vilken det område som behövs för utloppsdiket ska anges. På utloppsdiken tillämpas i övrigt det som föreskrivs om dikning i vattenlagen (587/2011).

31 §

Planernas giltighetstid

Utarbetandet av en vägplan ska inledas inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen för projektet har vunnit laga kraft. I annat fall förfaller beslutet om godkännande av utredningsplanen. Trafikverket kan förlänga utredningsplanens giltighetstid med högst fyra år, om de villkor som föreskrivs i 17 och 19 § alltjämt uppfylls. 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 utarbetats enligt planen har godkänts och beslutet om godkännande har vunnit laga kraft.

Beslutet om godkännande av en vägplan förfaller, om arbetet på vägen inte till någon del har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket vägplanen har vunnit laga kraft. Trafikverket kan förlänga tidsfristen med högst fyra år och av särskilda skäl med ytterligare en period på högst fyra år. Tidsfristen kan förlängas bara om vägplanen alltjämt uppfyller de villkor som föreskrivs i 17 och 22 §. Arbetet på vägen anses ha påbörjats när det område som behövs för vägändamålen har tagits i väghållarens besittning i enlighet med 56 §.

32 §

Uppföljning

Trafikverket ska systematiskt följa vägprojektets uppskattade och övriga verkningar och utnyttja resultaten av uppföljningen vid bedömningen av olika projekts verkningar och vid valet av planeringslösningar.

RP 49/2016 rd

32 a §

Hur järnväg beaktas vid planeringen av en väg

De ändringar som byggandet av en landsväg medför för en järnväg kan anvisas i den plan som gäller byggandet av landsvägen.

34 §

Begränsat underhåll

Väghållningsmyndigheten 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. Polisen och räddningsmyndigheterna ska underrättas om avstängningen av en väg eller en del av den, om avstängningen kan ha betydelse för skötseln av deras brådskande uppdrag. Avstängningen av en väg eller en del av en väg ska vid behov tillkännages genom kungörelse.

Väghållningsmyndigheten 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.

36 §

Tillfällig farväg

Om trafiken på en landsväg förhindras eller måste begränsas till följd av att landsvägen eller en konstruktion som hör till den har rasat eller riskerar att rasa eller till följd av exceptionella naturförhållanden, eller om ett vägarbete av särskilda skäl förutsätter det, har väghållningsmyndigheten rätt att ordna en tillfällig farväg på någon annans mark tills hindret eller begränsningen har avlägsnats. Innan farvägen ordnas ska fastighetens ägare eller innehavare om möjligt ges tillfälle att bli hörd. Dessutom ska ett väglag som avses i lagen om enskilda vägar (358/1962) om möjligt ges tillfälle att bli hörd, om den enskilda vägen finns på fastigheten i fråga eller gränsar till den. Beträffande underhållet av en sådan farväg som avses i detta moment tillämpas det som bestäms i 33 §.

Om trafiken på en landsväg förhindras till följd av en trafikolycka eller av någon annan liknande orsak får den som enligt 49 § i vägtrafiklagen (267/1981) reglerar trafiken ordna en tillfällig farväg på någon annans mark tills hindret har avlägsnats.

37 §

Anslutning till landsväg

Trots förbud eller bestämmelser som avses i 24 § 1 mom. kan väghållningsmyndigheten 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 en ändamålsenlig användning av en fastighet kräver det och trafiksäkerheten inte äventyras av anslutningen eller användningen av den. Om fastigheten behöver en lantbruksanslutning ska 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.

RP 49/2016 rd

Tillstånd för att ansluta en enskild väg till någon annan än en sådan landsväg som avses i 1 mom. ska 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 avses i detta moment, om trafiksäkerheten inte äventyras. Väghållningsmyndigheten ska i god tid underrättas om anläggandet av en sådan lantbruksanslutning innan åtgärder vidtas.

Om det i syfte att anlägga en snöskoterled som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse 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 medför olägenhet 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. För en stomvägs del kan väghållningsmyndigheten av särskilda skäl bevilja tillstånd till anläggande av en anslutning enligt 1 mom. eller ett övergångsställe enligt 3 mom.

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 trafiken eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen.

Om en befintlig anslutning till en enskild väg eller en lantbruksanslutning till följd av ändrad eller avsevärt ökad användning orsakar fara för trafiken eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen, är den väghållare som svarar för den enskilda vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen skyldig att på egen bekostnad enligt väghållningsmyndighetens anvisningar utföra sådana ändringar i fråga om anslutningen eller i undantagsfall även i fråga om anslutningsområdet att den fara eller olägenhet som anslutningen förorsakar avlägsnas eller minskas, samt att vid behov ansöka om nytt tillstånd för anslutningen.

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller i fråga om ett övergångsställe på en landsväg också den som håller en snöskoterled eller en annan därmed jämförbar trafikförbindelse.

Om den som åläggs skyldigheter med stöd av 1–3 mom. försummar dessa skyldigheter, får väghållningsmyndigheten utföra åtgärderna på den försumliges bekostnad eller avbryta byggarbetet på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

40 §

Avlägsnande 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 anslutningen, tills en ersättande trafikförbindelse har ordnats.

Väghållningsmyndigheten kan på egen bekostnad avlägsna en anslutning som står i strid med detaljplanen eller förhindra användningen av anslutningen, om en godtagbar ersättande trafikförbindelse har ordnats. Innan åtgärder vidtas ska fastighetens ägare eller innehavare samt den enskilda vägens väglag ges tillfälle att bli hörda. Om anslutningen används allmänt för trafik, ska ärendet kungöras.

42 §

Arbete på vägområde samt placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde

För arbete på vägområde samt för placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde krävs det tillstånd av väghållningsmyndigheten. Tillstånd får beviljas om åtgärden inte orsakar fara för trafiken eller medför olägenhet för väghållningen. Tillstånd för placering av konstruktioner, anläggningar eller anordningar som är nödvändiga med tanke på ett fungerande samhälle ska dock beviljas om placeringen inte orsakar fara för trafiken och inte medför mer än ringa olägenhet för väghållningen.

Den som beviljats tillstånd är skyldig att utföra det arbete som avses i 1 mom. och att underhålla konstruktioner, anläggningar och anordningar enligt väghållningsmyndighetens föreskrifter. Tillståndsinnehavaren är skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som väghållningsmyndigheten kräver eller att flytta eller avlägsna en konstruktion, anläggning eller anordning om nyttjandet av den orsakar sådan fara eller olägenhet som avses i 1 mom.

Om tillstånd inte krävs på grund av bestämmelser i någon annan lag, ska det göras en anmälan om åtgärden till väghållningsmyndigheten i god tid innan åtgärden vidtas.

Om inte något annat följer av 1 eller 3 mom., 8 § 1 mom. eller 42 a § 1 mom., krävs det tillstånd av väghållningsmyndigheten för att ett vägområde och sådana konstruktioner, anläggningar och anordningar som finns på vägområdet ska få användas för andra ändamål än landsvägsändamål.

Tillstånd krävs dock inte för placering av en i 52 a § avsedd tillfällig annons på vägområde.

Trafikverket kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i tillståndsansökningar och anmälningar, om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av konstruktioner, anläggningar och anordningar samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår. I fråga om el- och telekablar kan Trafikverkets föreskrifter gälla endast kablarnas yttre skyddskonstruktioner och placering samt arrangemangen under den tid arbetet pågår.

42 a §

Placering av vissa kablar på vägområde

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 42 § 1 mom. ska det göras en anmälan till väghållningsmyndigheten om placeringen av el- och telekablar samt tillhörande kabelskåp och kabelbrunnar på vägområde när det är fråga om

1) kablar som ska passera under en landsväg eller en gångbana och en cykelbana som hör till en landsväg,

2) en förlängning av en kabel som löper i vägens längdriktning eller en korsande kabel som ansluter till den men som sträcker sig utanför vägområdet eller passerar under en landsväg,

3) luftledningar som korsar en landsväg eller en gångbana och en cykelbana som hör till en landsväg,

4) luftledningar som löper i vägens längdriktning och som placeras utanför vägområdet invid en landsväg, men vars ledningsområde sträcker sig till vägområdet,

5) nya kundanslutningar inom bredbandsprojekt, när anslutningen har skaffats först efter att byggarbetet redan inletts,

6) kablar som löper i vägens längdriktning, när kablarna enbart placeras i redan befintliga rörledningar som löper i vägens längdriktning.

Till anmälan ska det fogas en redogörelse för kabelns ägare, kabelns placering, förhållanden på och grunduppgifter om platsen, hur arbetet utförs och vem som utför det, trafikarrangemangen under den tid arbetet pågår samt vilken dag åtgärden enligt planerna ska inledas. Anmälan ska göras senast 21 dagar före den dag då åtgärden enligt planerna ska inledas.

RP 49/2016 rd

Efter att väghållningsmyndigheten har tagit emot anmälan kan myndigheten förbjuda åtgärden före den dag åtgärden enligt planerna ska inledas, om myndigheten bedömer att placeringen av kabeln äventyrar trafiksäkerheten eller medför mer än ringa olägenhet för väghållningen. Den planerade åtgärden får inte inledas före den dag som angetts i anmälan.

Trafikverket kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i anmälan, om de i 1 mom. avsedda el- och telekablar yttre skyddskonstruktioner och placering samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår.

För placering av kablar som avses i 1 mom. behövs dock ett tillstånd enligt 42 § 1 mom. när

- 1) åtgärden gäller vägområdet för en motorväg eller en motortrafikled,
- 2) åtgärden gäller ett område med grundvattenskydd,
- 3) åtgärden förutsätter ingrepp i en sprängstenskonstruktion, eller
- 4) avståndet från den plats där kabeln ska passera under vägområdet till en gångtunnels, rörbros eller trummas konstruktion är mindre än fem meter eller till annan brokonstruktion mindre än 25 meter.

Bestämmelser om den anmälan om placeringen av kablar som ska göras till Kommunikationsverket finns i lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinfrastuktur (/20).

42 b §

Skyldighet att flytta, skydda och avlägsna

Om väghållningsmyndigheten anser att det för att flytta eller förbättra en väg eller för annan väghållning krävs att en konstruktion, anläggning eller anordning som med stöd av denna lag placerats på vägområde ska skyddas, flyttas eller avlägsnas, är det konstruktionens, anläggningens eller anordningens ägare som svarar för kostnaderna för åtgärden.

Den åtgärd som avses i 1 mom. ska i fråga om högst tre kunders kundanslutningar till el- och telekablar utföras inom loppet av tre månader och i fråga om andra konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde inom loppet av sex månader från väghållarens eller väghållningsmyndighetens anmälan. Väghållningsmyndigheten kan också bestämma att tidsfristen ska vara längre än så eller förlänga tiden om det behövs för att åtgärden ska kunna utföras under den tjålfria perioden, eller av någon annan motsvarande orsak.

Väghållningsmyndigheten svarar dock för kostnaderna för flyttandet, skyddandet och avlägsnandet, om objektet ursprungligen har varit placerat utanför vägområdet eller om väghållningsmyndigheten inte har underrättat den som beviljas tillstånd om att objektet under handläggningsåret eller inom loppet av fem år kommer att omfattas av ett väghållningsarbete som inte är en punktåtgärd och som kräver att konstruktionen, anläggningen eller anordningen flyttas eller avlägsnas. Vid ersättandet av flyttkostnader beaktas objektets ålder samt den kapacitetsökning som den ersättande kabeln medför.

Trafikverket kan utfärda närmare föreskrifter om hur de åtgärder som avses i denna paragraf ska genomföras, om tidsfrister för genomförandet samt om andra tekniska omständigheter som gäller åtgärderna. Trafikverket kan också utfärda närmare föreskrifter om hur objektets ålder och den kapacitetsökning som den ersättande kabeln medför ska beaktas vid ersättandet av de flyttkostnader som avses i 3 mom.

44 §

Skyddsområde för landsväg

Landsvägens skyddsområde sträcker sig 20 meter från mittlinjen av landsvägens körbana eller, om det finns flera körbanor, från den närmaste körbanans mittlinje. I fråga om en viss väg eller del av en 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

RP 49/2016 rd

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. Vaghållningsmyndigheten har då trafiksäkerheten så kräver samt vid reservlandningsplats även av flygsäkerhetsskäl rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområde.

45 §

Frisiktsområde för landsväg

46 §

Anläggningar och anordningar samt åtgärdsbegränsningar utanför vägområdet

Upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar får inte finnas inom en landsvägs skydds- eller frisiktsområde, om de eller användningen av dem kan äventyra trafiksäkerheten eller medföra olägenhet för vaghållningen.

Inom en landsvägs skydds- eller frisiktsområde får inte markytans form ändras eller dikning eller andra schaktningsarbeten utföras på ett sådant sätt att ändringen kan äventyra trafiksäkerheten eller medföra olägenhet för vaghållningen.

52 §

Reklam och annonsering invid vägar

Sådana reklamaffischer och annonser avsedda för trafikanter på en landsväg som ska sättas upp utanför ett detaljplaneområde, eller inom ett detaljplaneområde på ett trafikområde som avses i 83 § 4 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ska utformas och placeras så att de inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för vaghållningen och så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen.

Det ska göras en anmälan till vaghållningsmyndigheten om uppsättande av en reklamaffisch eller annons som avses i 1 mom., om inte något annat föreskrivs nedan. Till anmälan ska fogas en redogörelse för reklamaffischen eller annonsen och den plats där den placeras samt utredning om fastighetsägarens eller fastighetsinnehavarens samtycke till att den sätts upp.

Om uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen inte uppfyller kraven i 1 mom., ska vaghållningsmyndigheten inom 30 dagar från det att anmälan inkommit fatta ett beslut där myndigheten antingen kan förbjuda att reklamaffischen eller annonsen sätts upp eller ställa behövliga villkor för uppsättandet. Reklamaffischen eller annonsen får inte sättas upp före utgången av denna tid. Vaghållningsmyndigheten kan dock i ett beslut som fattas med anledning av anmälan tillåta att reklamaffischen eller annonsen sätts upp före den tidpunkt som nämns ovan. En reklamaffisch eller en annons får vara på den anmälda platsen i 10 år, om inte vaghållningsmyndigheten bestämmer att tiden ska vara kortare än det.

Vaghållningsmyndigheten kan begära utlåtande av kommunen med anledning av anmälan. Om någon annan myndighet än närings-, trafik- och miljöcentralen är vaghållningsmyndighet, kan utlåtande också begäras av närings-, trafik- och miljöcentralen.

RP 49/2016 rd

52 a §

Undantag från anmälningsskyldigheten

Den anmälningsskyldighet som avses i 52 § gäller dock inte tillfällig annonsering som hänförs till mötes-, informations-, nöjes- eller bröllopsevenemang eller andra jämförbara evenemang och inte heller samhälleliga, politiska eller andra ideologiska evenemang. Annonser för sådana evenemang får placeras ut tidigast en månad i förväg och de ska tas bort senast en vecka efter evenemanget. Anmälningsskyldigheten gäller inte heller sådan annonsering eller reklam på en byggnad eller i dess närhet som gäller den verksamhet som bedrivs där eller de produkter som säljs där.

52 b §

Bemyndigande att utfärda föreskrifter

Trafikverket får utfärda behövliga föreskrifter om innehållet i den anmälan till väghållningsmyndigheten som avses i 52 § och om anmälningsförfarandet. Dessutom får Trafikverket för att garantera trafiksäkerheten utfärda närmare föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av sådana reklamaffischer och annonser som avses i 52 och 52 a §.

53 a §

Hur järnväg beaktas vid en landsvägsförrättning

De ändringar som anvisats beträffande en järnväg i en sådan vägplan som avses i 32 a § behandlas och avgörs vid landsvägsförrättningen. Av de områden som löses in för landsvägs- och järnvägsändamål bildas separata inlösningsenheter. Inlösning som berör järnvägar samt ersättningar regleras i övrigt i 5 kap. i banlagen (110/2007).

56 §

Besittningstagande

De vägområden som anvisats i en vägplan och de övriga områden som i vägplanen anvisats väghållaren samt de rättigheter som ska grundas tas i väghållarens besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdesyn i samband med landsvägsförrättningen. I väghållarens besittning tas det område 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 använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i vägplanen, trots andra rättigheter som hänförs till fastigheten. Det besittningstagande som avses i detta moment kan ske också stegvis, i enlighet med väghållningsmyndighetens anvisningar.

Om besittningstagandet medför en påföljd som avses i 57 § 2 mom. i 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 första förrättning som avses i 62 § 2 mom. har betalats till den som saken gäller.

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

RP 49/2016 rd

Om överenskommelse inte nås om att avlägsna eller flytta egendom från ett område som tagits i besittning, ska väghållningsmyndigheten för ägaren eller innehavaren av den egendom som ska avlägsnas sätta ut en skäligen och med tanke på vägarbetet lämplig tidsfrist, efter vars utgång egendomen avlägsnas av väghållningsmyndigheten. Väghållningsmyndigheten ska i sådana fall innan egendomen avlägsnas i mån av möjlighet underrätta egendomens ägare eller innehavare om detta.

Måste byggnader, upplag eller anordningar eller träd, växande gröda eller annan växtlighet avlägsnas eller flyttas från ett område som ska upplåtas eller har upplåtits för vägändamål, ska utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren åsamkas på grund av avlägsnandet eller flyttningen ersättas.

56 a §

Överlåtelse av en enskild väg

En sådan enskild väg som avses i 56 § 1 mom. överläts till vägdelägarna eller fastighetens ägare vid den tidpunkt som väghållningsmyndigheten bestämmer, efter att det vid landsvägsförrättningen har fattats beslut om vägdelägarna och om hur ansvaret för vägens underhåll fördelas mellan delägarna. Detta är fallet även om förrättningen är föremål för ändringsökande. För att vägen ska kunna överlätas är det möjligt att fatta ett temporärt beslut om vägdelägarna och om fördelningen av ansvaret för underhållet under den tid landsvägsförrättningen pågår.

63 §

Ägoreglering

Vid en landsvägsförrättning ska behovet av ägoreglering utredas. Behovet av ägoreglering utreds och avgörs dock genom nyskifte enligt 67 § 4 mom. i fastighetsbildningslagen i stället för vid en landsvägsförrättning, om förrättandet av nyskifte har inletts vid tidpunkten för landsvägsförrättningen. Vid ett sådant nyskifte iakttas 64–67 § i denna lag utöver vad som bestäms i fastighetsbildningslagen och i 82 § i inlösningslagen.

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

På ägobyte och överföring av ett område vid en landsvägsförrättning tillämpas det som bestäms i 59, 65 och 66 § i fastighetsbildningslagen, om inte något annat följer av 64–66 § i denna lag.

67 §

Utvidgning av inlösen

Om användningen av en fastighet eller en del av en fastighet orsakas betydande olägenhet på grund av splittring, minskad ägoareal eller förbud enligt 44 och 45 § som orsakas av en landsväg, eller av någon annan därmed jämförbar orsak, och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoregleringar, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten. Om byggandet av en landsväg av någon annan anledning orsakar betydande skada eller olägenhet för användningen av en fastighet eller en del av en fastighet, har fastighetens ägare rätt att istället för ersättning kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den. Väghållaren har rätt att lösa in fastigheten eller en del av den, om den ersättning för olägenhet

RP 49/2016 rd

eller det skadestånd som avses i detta moment skulle vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

I vägplanen kan väghållaren ges rätt att lösa in en fastighet eller en del av den, om kostnaderna för att undanröja eller minska de skadliga verkningar som landsvägen medför för fastigheten eller en del av den eller kostnaderna för att ordna en ny trafikförbindelse i stället för den förbindelse som landsvägen skär av skulle vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen. Av vägplanen ska det i detta fall framgå hur stora kostnaderna för undanröjandet eller minskandet av de skadliga verkningarna eller för anordnandet av en ny trafikförbindelse är i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

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

73 §

Ersättning för utredningsarbete och för vissa andra åtgärder

Det som i 1 mom. bestäms om ersättning för skada eller olägenhet som en fastighet orsakas genom att en tillfällig farväg ordnas eller nyttjas gäller också ersättning till vägdelägarna eller väglaget, då ett sådant har grundats för en väg, för sådana skador eller olägenheter som landsvägstrafiken orsakat en enskild väg då den använts som tillfällig farväg.

74 §

Övriga ersättningar och landsvägsförrättning som gäller ersättningar

Om en landsväg orsakar en fastighet någon annan skada eller olägenhet än vad som avses i detta kapitel, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren. Om skadan eller olägenheten är betydande, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för sin förlust. Om överenskommelse om ersättningen eller inlösningsfrågan inte nås, ska frågan avgöras vid en 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, ska ersättningsfrågan avgöras vid en landsvägsförrättning som företas på ansökan av väghållaren eller den som yrkar på ersättning.

80 §

Deponering av ersättning som är stridig

När väghållningsmyndigheten anför besvär över ersättningar som bestämts vid en landsvägsförrättning kan den del av ersättningen som bestridits deponeras. På deponeringen tillämpas det som bestäms i 52 § 2 och 3 mom. samt i 70 § i inlösningslagen.

RP 49/2016 rd

83 §

Obetydliga ersättningar

Om det totala belopp som inlösningskommissionen har bestämt att väghållningsmyndigheten ska betala till en och samma sakägare inte överstiger 20 euro, behöver beloppet inte betalas eller deponeras.

84 §

Ersättningsfria överlåtelser

Staten har inte rätt till ersättningar enligt denna lag. Ersättningsberättigade är dock affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1062/2010). 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 vägdelägarnas vägområde och gatuområde utan ersättning till väghållaren.

89 §

Indragning av landsväg

Om en landsväg inte längre används för allmän trafik kan den dras in. Vägen upphör att vara landsväg vid utgången av det kalenderår under vilket beslutet om godkännande av den vägplan som gäller indragningen har vunnit laga kraft. När vägen upphör att vara landsväg upphör väghållarens rätt till vägen.

90 §

Konstruktioner och anordningar på ett tidigare vägområde

Det som i väghållningssyfte byggts eller placerats på ett tidigare vägområde övergår till områdets ägare, om inte väghållningsmyndigheten för bort det inom ett år från det att vägen upphört eller överlåter det till någon annan aktör. I vägplanen ska det påvisas huruvida området behövs som enskild väg eller som gata och om det på området finns konstruktioner eller anordningar som kräver särskilt underhåll. Området ska 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. ska de åtgärder som behövs för att återställa det tidigare vägområdet i ursprungligt skick anges i vägplanen. Väghållningsmyndigheten ska inom ett år från det att vägen upphört vidta dessa åtgärder på egen bekostnad.

Rätten att med stöd av 42 eller 42 a § placera konstruktioner, anläggningar och anordningar på ett vägområde förblir gällande i enlighet med det tillstånd som väghållningsmyndigheten beviljat eller den anmälan som gjorts till väghållningsmyndigheten då vägområdet övergår till en ny ägare.

91 §

Överföring av ett tidigare vägområde

Om inte något annat följer av 88 § 1 mom. övergår ett vägområde som väghållaren äger och som hör till en landsväg som upphört kostnadsfritt från väghållaren till den fastighet som ligger närmast invid. Inom ett detaljplaneområde eller ett område för vilket kommunen beslutat utarbeta en detaljplan övergår vägområdet i kommunens ägo. I 93 § i markanvändnings- och bygglagen bestäms det att ett vägområde övergår i kommunens ägo när en detaljplan träder i kraft.

Vad som bestäms i 1 mom. gäller också för tidigare vägområden som använts för andra vägändamål som avses i 112 § 6 mom. efter det att väghållningsmyndigheten 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 innehaft med vägrätt och som har upphört, i detaljplanen anvisats som allmänt område enligt 83 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ska vägrätter som belastat ägarens eller innehavarens rättigheter beaktas vid bestämmandet av eventuell ersättning för ett sådant område i samband med genomförandet av detaljplanen.

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. Trots vad som sagts ovan får en rå vid rågång på det tidigare vägområdet rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så att till arealen små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, övergår från en fastighet till en annan.

95 §

Indragning av biområde

Väghållningsmyndigheten drar in ett biområde när det inte längre behövs för det ändamål som det har grundats för. När ett biområde dras in upphör samtidigt den vägrätt som hänfört sig till området.

Ett sådant indraget biområde enligt 2 § 2 mom. i fastighetsregisterlagen (392/1985) som har införts som annan registerenhet i fastighetsregistret ska vid en landsvägsförrättning bestämmas höra till den fastighet från vilken det har 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 ska anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta väghållningsmyndigheten för den erhållna nyttan. Om överenskommelse om ersättningen inte nås ska frågan avgöras vid en landsvägsförrättning.

95 a §

Indragning och överlåtelse av en del av ett vägområde

Väghållningsmyndigheten får dra in sådana delar av ett vägområde som inte behövs för landsvägsändamål. Väghållarens rätt till en indragen del av ett vägområde upphör då beslutet om indragning har fattats. Väghållningsmyndigheten ska utan dröjsmål ansöka om en landsvägsförrättning när en del av ett vägområde har dragits in. Vid behov kan en vägplan utarbetas och godkännas för indragning av en del av ett vägområde.

RP 49/2016 rd

En indragen del av ett vägområde som är i väghållarens ägo överförs vid landsvägsförrättningen till den fastighet som ligger närmast invid, med iakttagande av vad som bestäms om styckning i fastighetsbildningslagen. Om indragningen av en del av ett vägområde har inletts på initiativ av någon annan än väghållningsmyndigheten, svarar den som inlett ärendet för landsvägsförrättningens förrättningskostnader. På ersättandet av den nytta som erhålls vid indragningen av ett vägområde som är i väghållarens ägo tillämpas det som bestäms i 95 § 3 mom.

På det som i väghållningssyfte byggts eller placerats på en indragen del av ett vägområde tillämpas det som bestäms i 90 § 1 mom.

Trots det som bestäms i 1 mom. har Trafikverket rätt att överlåta sådana delar av ett vägområde som inte behövs för väghållningen. På överlåtelser tillämpas det som bestäms i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002).

99 a §

Avgifter

För ett tillstånd som väghållningsmyndigheten beviljat med stöd av denna lag och för ett beslut som fattats med anledning av en anmälan tas det ut en avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgiften utfärdas genom förordning av statsrådet.

101 §

Administrativa tvångsmedel

Väghållningsmyndigheten kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. Väghållningsmyndigheten kan också föreskriva att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. Väghållningsmyndigheten kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. I fråga om vite, tvångsutförande och avbrytande tillämpas i övrigt viteslagen.

Om en brådskande åtgärd krävs för att avlägsna en fara som omedelbart hotar trafiken eller om det är fråga om rättelse av en olovlig åtgärd som riktar sig mot ett vägområde, 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. ska polisen på väghållningsmyndighetens begäran ge handräckning.

103 §

Delgivning och delfående av beslut

Trafikverket sänder besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner samt om förlängning av deras giltighetstid till väghållningsmyndigheten. Väghållningsmyndigheten ska i syfte att delge beslutet sända beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet till den kommun som saken gäller. Kommunen ska meddela att beslutet och handlingarna är framlagda på det sätt som kommunala tillkännagivanden offentliggörs i kommunen enligt kommunallagen (410/2015). Beslutet och handlingarna ska vara offentligt framlagda i kommunen under 30 dagar. Delfäendet anses ha skett när beslutet lades fram offentligt.

RP 49/2016 rd

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).

105 §

Ändringsökande

Omprövning av ett beslut som gäller behörighetsintyg enligt 43 f § får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen.

Beslut av statsrådets allmänna sammanträde får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Andra beslut som fattats med stöd av denna lag och beslut som har meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär över väghållningsmyndighetens beslut i fall som avses i 37 §, 38 § 2 mom., 42 § 1 mom., 42 a §, 47 §, 48 § 2 mom. och 52 § ska anföras hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets anslutningen, övergångsstället, vägområdet, fastigheten eller reklamaffischen eller annonsen i fråga finns.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

En sådan lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse som är registrerad har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsområde anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller 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 ska anses vara av samhällelig vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid landsvägsförrättningar finns i 87 §.

107 §

Omedelbar verkställighet av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan eller om förlängning av dess giltighetstid kan verkställas trots besvär, om inte fullföljdsdomstolen bestämmer något annat.

I ett beslut som väghållningsmyndigheten meddelar med stöd av 48 § 2 mom. kan bestämmas att beslutet får verkställas trots besvär.

108 §

Kungörelse

Ska kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende delges genom offentlig delgivning enligt denna lag eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av den och har inte bestämmelser om på vilket sätt delgivningen ska ske utfärdats särskilt, ska väghållningsmyndigheten informera om ärendet genom att under minst 30 dagar kungöra det på det sätt som kommunala tillkännagivanden offentliggörs i kommunen. Angående offentliggörande av kun-

görelsen ska det 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. Delgivningen anses ha ägt rum den sjunde dagen efter att kungörelsen offentliggjorts, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Sådana vägplaner som gäller indragning av en landsväg och ärenden om förlängning av tidsfristen för beslut om godkännande av en vägplan som är anhängiga hos kommunikationsministeriet vid ikraftträdandet av denna lag behandlas och avgörs enligt de bestämmelser som gällde ikraftträdandet.

Utredningsplaner och vägplaner som har börjat utarbetas före ikraftträdandet av denna lag behandlas och avgörs enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Denna lag tillämpas på frågor som ska avgöras vid landsvägsförrättningar som inletts före ikraftträdandet av denna lag, när frågorna tas till avgörande vid förrättningen efter ikraftträdandet av denna lag.

De undantag från förbudet att sätta upp utomhusreklam som beviljats före ikraftträdandet av denna lag gäller till och med den 31 december 2019, om inte en kortare giltighetstid har angetts i beslutet om beviljande av undantag. Den som satt upp reklamaffischen eller annonsen ska före giltighetstidens utgång göra en anmälan enligt 52 § eller avlägsna reklamaffischen eller annonsen. Om reklamaffischen eller annonsen inte har avlägsnats inom utsatt tid och någon anmälan enligt 52 § inte har gjorts om saken, kan väghållningsmyndigheten avlägsna reklamaffischen eller annonsen. De ansökningar om undantag från förbudet att sätta upp utomhusreklam som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag behandlas som anmälningar enligt 52 §.

2.

Lag

om ändring av banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i banlagen (110/2007) 17 §, 34 § och 96 § 2 mom., av dem 17 och 34 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1243/2009 och 96 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1243/2009,
ändras 2, 3, 7, 10, 16, 18, 19, 26, 29, 37–41, 46–48, 57, 65, 70, 74, 80, 83, 87, 89, 90, 92, 94 och 95 §, av dem 3, 7, 10, 26, 47, 83, 92 och 94 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1243/2009, 74, 80, 87 och 95 § sådana de lyder i lag 1243/2009 och 92 § sådan den lyder i lag 1001/2015, samt
fogas till lagen nya 25 a och 25 b §, ett nytt 2 a kap., en ny 42 a §, till 43 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1243/2009, ett nytt 4 mom. samt till lagen nya 43 a, 43 b, 46 a, 85 a, 88 a och 89 a § som följer:

2 §

Tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om bannät, banhållning, nedläggning av banor och de rättigheter och skyldigheter som banhållaren har liksom även om fastighetsägares och övriga sakägares rättsliga ställning i ärenden som gäller banhållning samt om privata spåranläggningar med de begränsningar som anges i 2 och 3 mom.

Denna lag tillämpas inte på ett hamn-, lager- eller fabriksområde eller något annat motsvarande område som avstängts från allmän trafik och som hör till en privat spåranläggning. På ett sådant område ska järnvägen dock planeras, byggas och underhållas så att tågtrafik och annan trafik kan fungera tryggt och så att järnvägen inte orsakar fara för verksamheten på området.

Bestämmelserna i 18 § 4 mom., 31–33 §, 43 § 4 mom., 2 a kap. och 4 kap. tillämpas inte på privata spåranläggningar. Denna lag tillämpas inte på nedläggning av privata spåranläggningar.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *järnväg* en en- eller flerspårig bana samt ett järnvägsområde och de byggnader, anläggningar och anordningar som finns där och som behövs för att sköta och trygga trafiken samt för all verksamhet som hänför sig till dessa,

2) *järnvägsområde* ett område som behövs för banan, banområdet, byggnaderna, anordningarna och skötseln av trafiken samt för all verksamhet som hänför sig till dessa och behövliga serviceområden för järnvägstrafik,

3) *serviceområde för järnvägstrafik* områden som behövs direkt för servicefunktionerna inom järnvägstrafiken,

4) *frisiktsområde* ett sådant område i en plankorsning som är fritt från hinder som skymmer sikten mot banan,

- 5) *biområde* ett marktäktsområde eller en placeringsplats för marks substanser som behövs för banhållningen eller ett område som reserverats för anordningar som behövs för banhållningen,
- 6) *skyddsområde* ett område utanför järnvägsområdet som behövs för att främja en trygg användning av banan,
- 7) *banhållning* planering, förvärv, byggande, förvaltning och underhåll av en järnväg och fast egendom som hänför sig till den samt förbättring av en befintlig järnväg,
- 8) *byggande av järnväg* anläggande av ny järnväg och förbättring av befintlig järnväg,
- 9) *bannät* statsägda järnvägar som förvaltas av Trafikverket,
- 9 a) *TEN-nät* de järnvägar som hör till ett sådant stamnät eller övergripande nät som avses i Europaparlamentets och rådets förordning nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU,
- 10) *privat spåranläggning* en till bannätet ansluten järnväg som inte är statsägd och inte förvaltas av Trafikverket,
- 11) *väg* enskilda vägar enligt lagen om enskilda vägar (358/1962) samt andra enskilda vägar, landsvägar enligt landsvägslagen (503/2005) och gator enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999),
- 12) *väghållare* sådana vägdelägare som avses i lagen om enskilda vägar gemensamt eller ett väglag, då ett sådant har bildats, eller en fastighetsägare eller den väghållningsmyndighet som avses i 11 § 1 mom. i landsvägslagen eller kommunen i egenskap av ansvarig för gatuhållningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen,
- 13) *trafikanordning* trafikljus, vägmärken, avstängnings- och varningsanordningar samt vägmarkeringar.
- Med en fastighet jämställs vid tillämpningen av denna lag även ett outbrutet område och fastigheters samfällda område.

7 §

Banhållningsmyndighet, banhållare och kostnaderna för banhållningen

Trafikverket är banhållningsmyndighet och banhållare för det bannät som den förvaltar. Staten svarar för kostnaderna för banhållningen på bannätet. Av särskilda skäl kan andra intressenter ta del i kostnaderna för banhållningen på bannätet med stöd av avtal med Trafikverket om banhållningen sköts så att den till sin kvalitet eller omfattning håller en högre standard än vad den allmänna trafiken kräver eller om någon drar särskild nytta av de åtgärder som vidtas eller om det finns någon annan särskild orsak för deltagandet.

Järnvägsägaren eller den som förvaltar järnvägen är banhållare för en privat spåranläggning. Den som äger eller innehar en privat spåranläggning svarar för kostnaderna för banhållningen på den privata spåranläggningen.

Bannätet underhålls och byggs ut samt andra åtgärder som hänför sig till banhållningen vidtas i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Bestämmelser om den övriga finansieringen av banhållningen utfärdas särskilt.

För att säkerställa att trafiksystemet fungerar och för att genomföra lagens syften kan banhållaren av särskilda skäl och i enlighet med ett avtal delta i kostnaderna för någon annan sådan åtgärd som hänför sig till banhållarens uppgifter än byggandet och underhållet av en järnväg.

10 §

Planering av järnvägsområde och områdesplanering

En utredningsplan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg ska grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge 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 järnvägsplan som grundar sig på målen för planen med rättsverkningar.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen samt landskapsplaner och generalplaner ska beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen.

Trots det som sägs i 1 mom. kan en utredningsplan och en järnvägsplan för byggande som gäller en befintlig järnväg utarbetas, om planens förhållande till övrig områdesanvändning med beaktande av projektets karaktär kan klarläggas i tillräcklig omfattning i samarbete med trafikmyndigheterna, kommunen, landskapsförbundet och närings-, trafik- och miljöcentralen.

En utredningsplan eller en järnvägsplan får inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen och närings-, trafik- och miljöcentralen. En järnvägsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det är fråga om en avvikelse med små verkningar och om det förordas av kommunen och de fastighetsägare som direkt berörs av avvikelsen.

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

16 §

Biområden och särskilda rättigheter som banhållningen kräver

I en järnvägsplan anges biområdena och de vägförbindelser som behövs för användningen av dem.

Om det är nödvändigt att för den tid under vilken byggandet av en bana pågår grunda rätt att ta marksubstans i begränsad mängd, att permanent eller temporärt placera marksubstanser som lösgörs vid arbetet eller att använda ett område som tillfällig farväg, upplagsområde eller annat dylikt område eller grunda rätt att använda eller anlägga en enskild väg som behövs för arbetet, kan detta anges i järnvägsplanen.

18 §

Avlägsnande av plankorsningar

I syfte att förbättra väg- och järnvägstrafikens säkerhet och effektivera järnvägstrafiken kan det i en järnvägsplan anges att en plankorsning ska avlägsnas eller att plankorsningar ska regleras samt anges begränsningar i fråga om användningen av plankorsningar samt system eller anordningar som hänför sig till plankorsningarnas säkerhet. Om det i en järnvägsplan anges att en plankorsning ska avlägsnas, ska arrangemangen för en ny trafikförbindelse anges i järnvägsplanen. Banhållaren anlägger den nya väg och plankorsning som behövs eller utverkar rätt till en väg som redan finns.

Banhållaren får avlägsna en sådan plankorsning på en enskild väg som enligt järnvägsplanen ska avlägsnas, när en godkänd ersättande trafikförbindelse i enlighet med planen har ordnats.

Banhållaren avlägsnar en plankorsning som strider mot detaljplanen, när en godkänd ersättande trafikförbindelse har byggts och ett gatuhållningsbeslut har fattats. Om plankorsningen i fråga används allmänt för trafik, ska banhållaren på förhand genom en kungörelse informera om att plankorsningen kommer att avlägsnas.

Om användningen av en plankorsning på en enskild väg medför omedelbar fara för väg- eller järnvägstrafikens säkerhet, kan banhållaren besluta att väghållaren för att avvärja faran ska göra nödvändiga ändringar av plankorsningen eller den del av vägen som leder till korsningen eller besluta att plankorsningen ska stängas, avlägsnas eller flyttas, eller fastställa begränsningar för fordonstrafiken i plankorsningen. Banhållaren ska i god tid på förhand underrätta

RP 49/2016 rd

väghållaren om en ändring som avses i detta moment. Om väghållaren försummar de skyldigheter som anges i beslutet, får banhållaren utföra eller låta utföra de behövliga åtgärderna på väghållarens bekostnad, samt trots det som bestäms i 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen (267/1981) sätta upp en trafikanordning som begränsar trafiken i plankorsningen. Anordnandet av behövliga ersättande trafikförbindelser som föranleds av ändring, flytt eller avlägsnande av en plankorsning och därmed förknippade ersättningsfrågor behandlas vid den vägförrättning för en enskild väg som banhållaren ska ansöka om efter att ha meddelat sitt beslut.

19 §

Utloppsdiken i järnvägsplanen

Är det för torrläggning av ett järnvägsområde nödvändigt att grunda rätt att hålla ett utloppsdike på någon annans mark eller rätt att leda avrinningsvatten till någon annans dike eller bäck, ska detta nämnas i järnvägsplanen, i vilken det område som behövs för utloppsdiket ska anges. På utloppsdiken tillämpas i övrigt det som föreskrivs om dikning i vattenlagen (587/2011).

25 a §

Järnvägsplaner som berör plankorsningar

Närings-, trafik- och miljöcentralen svarar för utarbetandet av sådana järnvägsplaner gällande plankorsningar som avses i 20 § 2 mom. och på centralen tillämpas i detta sammanhang det som bestäms om banhållaren i detta kapitel.

25 b §

Hur landsväg beaktas vid planeringen av en järnväg

De ändringar som byggandet av en järnväg medför för en landsväg kan anges i den plan som gäller byggandet av järnvägen.

26 §

Planernas giltighetstid

Utarbetandet av en järnvägsplan ska inledas inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen för projektet har vunnit laga kraft. Annars förfaller beslutet om godkännande av utredningsplanen. Trafikverket kan förlänga utredningsplanens giltighetstid med högst fyra år. Giltighetstiden kan förlängas endast om de villkor som föreskrivs i 10 och 12 § alltså uppfylls. Utarbetandet av en järnvägsplan anses ha påbörjats när en underrättelse enligt 9 § 2 mom. har gjorts.

Beslutet om godkännande av en utredningsplan förfaller även till den del en järnvägsplan som har utarbetats enligt planen har godkänts och beslutet om godkännande har vunnit laga kraft.

En järnvägsplan ska godkännas inom fyra år efter det att den började utarbetas.

Beslutet om godkännande av en järnvägsplan förfaller, om arbetet på banan inte till någon del har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Trafikverket kan förlänga järnvägsplanens giltighetstid med högst fyra år och av särskilda skäl med ytterligare en period på högst fyra år. Tidsfristen kan förlängas endast om järnvägsplanen alltså uppfyller de villkor som föreskrivs i 10 och 15 §. Arbetet på banan an-

ses ha påbörjats när det område som behövs för järnvägsändamål har tagits i banhållarens besittning i enlighet med 46 §.

2 a kap.

Tillstånd för plankorsning, byggande och underhåll av plankorsningar samt tillstånd att korsa en järnväg

28 a §

Tillstånd för byggande och flyttande av en plankorsning

Nya plankorsningar får byggas bara inom det bannät som inte hör till TEN-nätet. Av särskilda skäl får en ny plankorsning byggas på ett sådant banavsnitt inom TEN-nätet där banans högsta tillåtna hastighet permanent är högst 50 kilometer i timmen. En plankorsning inom TEN-nätet får flyttas, om flyttandet i betydande grad förbättrar säkerheten vid plankorsningen eller om det finns andra särskilda skäl till det.

För byggande eller flyttande av en sådan plankorsning som avses i 1 mom. krävs tillstånd av banhållaren. Tillståndet kan vid behov beviljas för viss tid. Banhållaren kan utfärda tekniska föreskrifter om innehållet i tillståndsansökan. Vaghållaren kan beviljas ett sådant tillstånd om det behövs för en nödvändig trafikförbindelse och säkerheten vid plankorsningen tryggas med hjälp av säkerhetsanordningar eller andra arrangemang. Tillstånd behövs inte om plankorsningen anges i en sådan godkänd vägplan som avses i landsvägslagen.

Om användningen av en plankorsning ökar betydligt eller dess användningsändamål ändras, ska vaghållaren hos banhållaren ansöka om ett tillstånd som berättigar till den ökade eller ändrade användningen.

Banhållaren kan bevilja tillstånd för byggande av en tillfällig plankorsning för den tid arbete pågår eller då det finns andra särskilda skäl till det, om plankorsningen inte äventyrar trafiksäkerheten. På en tillfällig plankorsning tillämpas vad som föreskrivs i 28 b och 28 d §.

Banhållaren kan förena tillståndsbeslutet med villkor som gäller byggandet av plankorsningen eller en ny användningsform för den, underhåll eller avlägsnande av plankorsningen, eller en väg som ansluter till plankorsningen.

Innan ett tillstånd för plankorsning beviljas ska banhållaren höra de järnvägsoperatörer som trafikerar banavsnittet i fråga.

28 b §

Byggande, ändring och underhåll av plankorsningar och anslutande vägar

Vaghållaren ska bygga och underhålla det vägvagnsnitt som ansluter till plankorsningen, i enlighet med tillståndsbeslutet och på ett sådant sätt att det inte äventyrar väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medför olägenhet för underhållet av banan. Vaghållaren ska på egen bekostnad bygga plankorsningen och efter att plankorsningens användning upphört på motsvarande sätt avlägsna plankorsningen. Underhållet av plankorsningens betongplatta regleras i 89 § 1 mom.

Vaghållaren är skyldig att på egen bekostnad undanröja eller minska en sådan fara för trafiken eller olägenhet för banhållningen som orsakas av betydligt ökad eller ändrad användning av plankorsningen, genom att ändra vägen eller genomföra korsningsarrangemang.

Om vaghållaren försummar sina skyldigheter enligt 1 eller 2 mom., får banhållaren utföra eller låta utföra behövliga åtgärder på vaghållarens bekostnad eller avbryta byggarbetet på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

RP 49/2016 rd

28 c §

Tillstånd att korsa en järnväg

Banhållaren kan bevilja tillstånd att vid en plankorsning korsa en järnväg med snöskoter eller något annat terrängfordon, dock endast på sådana banavsnitt som inte hör till TEN-nätet. Av särskilda skäl kan tillstånd att korsa en järnväg i anslutning till en plankorsning inom TEN-nätet beviljas.

Tillstånd att korsa en järnväg får beviljas bara om det med hjälp av tillståndsvillkor säkerställs att användningen av terrängfordon inte skadar banan eller funktionen hos järnvägsområdets konstruktioner, inte medför olägenhet för banhållningen och inte äventyrar trafiksäkerheten. Ett tillstånd att korsa en järnväg kan vid behov beviljas för viss tid.

Banhållaren kan för viss tid bevilja polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet tillstånd att för övervakningsuppdrag i terräng korsa en järnväg vid en plankorsning med snöskoter eller något annat terrängfordon också på andra banavsnitt än sådana som avses i 1 mom., på de villkor som anges närmare i tillståndet.

På sådana plankorsningar och tillstånd att korsa en järnväg som avses i denna paragraf tillämpas det som bestäms i 18 § 4 mom., 28 a § 3, 5 och 6 mom. och 28 b §.

28 d §

Återkallelse av tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg

Banhållaren kan besluta återkalla ett beviljat tillstånd om

1) plankorsningen eller det vägvagnsnitt som ansluter till den inte byggs eller underhålls på det sätt som föreskrivs i 28 b § och bristen eller försummelsen inte åtgärdas inom den tidsfrist som banhållaren sätter ut, eller

2) väghållaren trots banhållarens uppmaning försummar sin skyldighet att enligt 28 a § 3 mom. ansöka om banhållarens tillstånd för ökad eller ändrad användning av plankorsningen.

29 §

Underhåll

En järnväg ska hållas i ett sådant skick som svarar mot klassificeringen och beskrivningen av bannätet och som är tryggt. Vid bestämmandet av nivån på underhållet beaktas trafikvolymen och arten av trafik, banans betydelse för trafiken, områdets läge, väderleken och förutsebara förändringar i väderleken samt övriga omständigheter.

Vid underhållet av en järnväg ska hänsyn tas såväl till hur väl trafiken löper och till väg- och järnvägstrafikens säkerhet som till miljöaspekter.

37 §

Skyddsområde för järnväg

Järnvägens skyddsområde sträcker sig 30 meter från mittlinjen av banans spåranläggning eller, om det finns flera spåranläggningar, från mittlinjen av den yttersta spåranläggningen, om inte skyddsområdet av särskilda skäl minskas eller utvidgas till högst 50 meter i järnvägsplanen.

Om väg- eller järnvägstrafikens säkerhet så kräver har banhållaren rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområdet eller begränsa växtlighetens höjd. På skyddsområdet får det inte finnas byggnader, upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar, om de eller använd-

RP 49/2016 rd

ningen av dem kan äventyra väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medföra olägenhet för banhållningen.

38 §

Frisiktsområde för järnväg

Järnvägens frisiktsområde omfattar det område i en plankorsning som på grund av trafiksäkerheten ska vara fritt från hinder som skymmer sikten.

Banhållaren har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer sikten. På frisiktsområdet får det inte finnas byggnader, upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar som kan äventyra trafiksäkerheten genom att skymma sikten.

Bestämmelser om hur järnvägarnas frisiktsområden ska bestämmas utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Bestämmelser om frisiktsområdet vid en plankorsning mellan en landsväg och en järnväg finns i 45 § i landsvägslagen.

39 §

Åtgärdsbegränsningar

Inom järnvägens skydds- och frisiktsområde får inte markytans form ändras eller dikning eller andra schaktningsarbeten utföras på ett sådant sätt att ändringen kan äventyra väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medföra olägenhet för banhållningen.

40 §

Befogenheter att bevilja undantag

Banhållaren kan bevilja undantag från de förbud och begränsningar som föreskrivs i 37–39 §, om väg- och järnvägstrafikens säkerhet inte äventyras och banhållningen inte förorsakas olägenhet. Beslutet om undantag kan förenas med nödvändiga villkor.

41 §

Undantag från begränsningar

Det som bestäms i 37 och 38 § tillämpas inte om den växtlighet som avses i de nämnda paragraferna 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 har begränsats på det sätt som föreskrivs i de nämnda paragraferna.

Om växtlighet som avses i 1 mom. eller en byggnad, anläggning eller anordning äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för banhållningen, kan banhållaren besluta att de ska avlägsnas eller flyttas eller att de ska ändras på det sätt som krävs. Om ägaren inte vidtar åtgärden inom utsatt skälig tid har banhållaren rätt att vidta den på egen bekostnad.

Bestämmelserna i 37 och 38 § samt i 1 och 2 mom. gäller inte en byggnad inom ett detaljplaneområde eller avlägsnande av växtlighet som med hänsyn till miljön är av särskild betydelse.

42 a §

Placering av obetydliga anordningar och konstruktioner

Ägaren eller innehavaren av en fastighet eller ett område ska tillåta att säkerhetsanordningar, signaler, signalsystem och tecken samt obetydliga delar av järnvägsstrukturen placeras på fastigheten eller området. På placeringen tillämpas det som bestäms i 163 § i markanvändnings- och bygglagen.

Om överenskommelse inte nås om ersättningarna för placeringen, ska ersättningsfrågorna behandlas och avgöras vid en järnvägsförrättning.

43 §

Järnvägsförrättning

Om underhållet eller förbättringen av järnvägen har förändrat järnvägsområdets omfattning, och ändringarna inte har behandlats vid en fastighetsförrättning, kan det för att utreda saken verkställas en järnvägsförrättning trots att det inte finns någon järnvägsplan. En sådan förrättning kan gälla endast sådana ändringar i ett järnvägsområde som har uppkommit före år 2007. Banhållaren eller den fastighetsägare vars område ändringen gäller kan ansöka om järnvägsförrättning. Om järnvägsområdet till följd av ändringen har utvidgats över den gräns som tidigare bestämts för området, bestäms vid denna förrättning en ny gräns för järnvägsområdet, vid behov enligt banhållarens anvisning, och det tillskottsområde som uppkommit övergår i banhållarens ägo efter att förrättningen vunnit laga kraft. Vid förrättningen behandlas ersättningar för förluster som föranletts av en utvidgning eller någon annan ändring av järnvägsområdet samt andra nödvändiga frågor. Räntan på ersättningarna beräknas i enlighet med 69 § från den tidpunkt då järnvägsförrättningen avslutas och värdetidpunkten för ersättningen bestäms i enlighet med 67 §.

43 a §

Rätt att föra talan vid en järnvägsförrättning

Det som i detta kapitel bestäms om banhållaren då denne ansöker om en järnvägsförrättning eller vägförrättning för en enskild väg eller för talan vid en järnvägsförrättning gäller den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen när det är fråga om ärenden som berör bannätet.

43 b §

Hur landsväg beaktas vid en järnvägsförrättning

De ändringar som anvisats beträffande en landsväg i en sådan järnvägsplan som avses i 25 b § behandlas och avgörs vid järnvägsförrättningen. Av de områden som löses in för järnvägs- och landsvägsändamål bildas separata inlösningsenheter. I övrigt regleras inlösningsfrågor som berör landsvägar samt ersättningar i 5 kap. i landsvägslagen.

46 §

Besittningstagande

Det järnvägsområde och vägområde som anvisats i en järnvägsplan och de övriga områden som i järnvägsplanen anvisats banhållaren samt de rättigheter som grundas tas i banhållarens besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdessyn i samband med järnvägsförrättningen. De områden som i en järnvägsplan anvisats för en enskild väg tas i banhållarens besittning för den tid vägen anläggs. I samband med besittningstagandet får banhållaren rätt att använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i järnvägsplanen, trots andra rättigheter som hänför sig till fastigheten. Det besittningstagande som avses i detta moment kan också ske stegvis, i enlighet med banhållarens anvisningar.

Om besittningstagandet medför förlust av bostad eller försämrad utkomst på grund av att idkande av näring eller utövande av yrke försvåras eller någon annan påföljd som avses i 57 § 2 mom. i 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 förskottersättning eller den ersättning som bestämts vid den första förrättningen har betalats till den som saken gäller.

Vid en sådan banförbättring som avses i 14 § 2 mom. och som bedöms ha ringa verkningar kan besittningstagandet ske enligt samtycke. Efter besittningstagandet ska banhållaren dock utan dröjsmål ansöka om en järnvägsförrättning.

Om överenskommelse inte nås om att avlägsna eller flytta egendom från ett område som tagits i besittning, ska banhållaren för ägaren eller innehavaren av den egendom som ska avlägsnas sätta ut en skälig och med tanke på byggarbetet lämplig tidsfrist, efter vars utgång egendomen avlägsnas av banhållaren. Banhållaren ska i sådana fall, innan egendomen avlägsnas, i mån av möjlighet underrätta egendomens ägare eller innehavare om detta.

Om byggnader, upplag eller anordningar eller träd, växande gröda eller annan växtlighet måste avlägsnas eller flyttas från ett område som har upplåtits eller ska upplåtas för banhållaren, ska utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren åsamkas på grund av avlägsnandet eller flyttningen ersättas.

46 a §

Överlåtelse av en enskild väg

En sådan enskild väg som avses i 46 § 1 mom. överlåts till väghållaren vid den tidpunkt som banhållaren bestämmer, efter att det vid järnvägsförrättningen har fattats beslut om vägdeläggarna och om hur ansvaret för vägens underhåll fördelas mellan delägarna. Detta är fallet även om förrättningen är föremål för ändringssökande. För att vägen ska kunna överlåtas är det möjligt att fatta ett temporärt beslut om vägdeläggarna och om fördelningen av ansvaret för underhållet under den tid järnvägsförrättningen pågår.

47 §

Fastställande av föremålet för inlösnings samt uppkomst av äganderätt till järnvägsområdet

I ett beslut om inlösen fastställs föremålet för inlösnings enligt järnvägsplanen eller ett skriftligt samtycke enligt 14 § 2 mom., vid behov enligt banhållarens anvisning. En mindre avvikelse från järnvägsplanen kan göras av särskilda skäl.

Ett område som fastställts som järnvägsområde övergår i banhållarens ägo efter att beslutet om inlösen har vunnit laga kraft.

RP 49/2016 rd

Ett järnvägsområde som kommit i banhållarens ägo ombildas till en inlösningsenhet. Ett sådant område kan med banhållarens samtycke anslutas till en inlösningsenhet som redan tillhör banhållaren eller som bildas för banhållaren. För den som äger en privat spåranläggning bildas en annan fastighet.

48 §

Grundande av nyttjanderätt

Om en järnväg på en fastighets område byggs i en tunnel, på en bro eller på en damm eller på ett sådant område som i detaljplanen i första hand har anvisats för andra användningsändamål än som ett sådant trafikområde för järnvägar som avses i 83 § 3 mom. i markanvändnings- och bygglagen, grundas för banhållaren istället för äganderätt nyttjanderätt till järnvägsområdet enligt 3 § i inlösningslagen, på det sätt som bestäms i järnvägsplanen. Om järnvägen byggs över ett område som ligger inom en inlösningsenhet som inte ägs av banhållaren och som fortfarande används för det ändamål för vilket det har inlösts, grundas för banhållaren nyttjanderätt till järnvägsområdet enligt 3 § i inlösningslagen.

Efter att beslutet om inlösen har vunnit laga kraft uppkommer för banhållaren en sådan nyttjanderätt till ett biområde som motsvarar områdets användningsändamål.

57 §

Utvidgning av inlösen

Om användningen av en fastighet eller en del av en fastighet orsakas betydande olägenhet på grund av splittring, minskad ägoareal, ändrade vägrätter eller förbud enligt 37 eller 38 § som orsakas av ett järnvägsområde eller av någon annan därmed jämförbar orsak, och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoregleringar, har fastighetens ägare rätt att kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten. Om byggandet av en järnväg annars orsakar betydande skada eller olägenhet för användningen av en fastighet eller en del av en fastighet, har fastighetens ägare rätt att istället för ersättning kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den. Banhållaren har rätt att lösa in fastigheten eller en del av den, om ersättningen för olägenhet eller skadeståndet skulle vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

I järnvägsplanen kan banhållaren ges rätt att lösa in en fastighet eller en del av den, om kostnaderna för att undanröja eller minska de skadliga verkningar som järnvägen medför för fastigheten eller en del av den, eller kostnaderna för att ordna en ny trafikförbindelse i stället för den förbindelse som järnvägen skär av, skulle vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen. Av järnvägsplanen ska det i detta fall framgå hur stora kostnaderna för undanröjandet eller minskandet av de skadliga verkningarna eller för anordnandet av en ny trafikförbindelse är i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

Av de fastigheter eller fastighetsdelar som löses in med stöd av 1 eller 2 mom. kan det, med iakttagande av 49 a § 1 mom. i inlösningslagen, bildas en eller flera inlösningsenheter som är separata från järnvägsområdet.

65 §

Övriga ersättningar och järnvägsförrättning som gäller ersättningar

Om en järnväg orsakar en fastighet någon annan skada eller olägenhet än vad som avses i detta kapitel, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av banhållaren. Då skadan eller olägenheten är betydande, har fastighetens ägare rätt att kräva att banhållaren löser in fastig-

RP 49/2016 rd

heten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för sin förlust. Om överenskommelse om ersättningen eller inlösningsfrågan inte nås, ska frågan avgöras vid en järnvägsförrättning.

Om en ersättnings- eller inlösningsfråga som följer av denna lag tas till behandling i annat fall än vid en järnvägsförrättning eller om ersättningen kan bestämmas först sedan järnvägsförrättningen har avslutats och överenskommelse inte nåts om ersättningarna, ska ersättningsfrågan avgöras vid en järnvägsförrättning.

Den i 1 och 2 mom. nämnda järnvägsförrättningen kan företas på ansökan av banhållaren eller den som yrkar på ersättning.

70 §

Deponering av ersättning som är stridig

Om banhållaren anför besvär över ersättningar som bestämts vid en järnvägsförrättning får den del av ersättningen som bestridits deponeras. På deponeringen tillämpas i övrigt det som bestäms i 52 § 2 och 3 mom. och 70 § i inlösningslagen.

74 §

Ersättningsfria överlåtelser

Staten har inte rätt att av Trafikverket få ersättningar enligt denna lag. Affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1062/2010) har dock rätt att få ersättningar. Statsrådet kan av särskilda skäl fatta annat beslut om statens rätt till ersättning.

80 §

Överlåtelse av järnvägsområde i samband med nedläggning av järnväg

Trafikverket överlåter ett järnvägsområde med stöd av ett beslut som avses i 78 eller 79 §, om det inte är motiverat att verket fortsätter att förvalta området. Vid överlåtelse av områden följs det förfarande som föreskrivs i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002).

I en järnvägsplan som gäller nedläggning av en järnväg kan man besluta att utan ersättning avstå från ett järnvägsområde, om området är av ringa värde eller betydelse. Järnvägsområdet överförs till de angränsande fastigheterna längs mittlinjen av det område som ett eller flera av banans spåranläggningar bildar. Vid rågång på det tidigare järnvägsområdet får en rå rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så att till arealen små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, överförs från en fastighet till en annan. Inom ett detaljplaneområde eller ett område för vilket kommunen beslutat utarbeta en detaljplan övergår ett järnvägsområde dock i kommunens ägo.

När en järnväg har lagts ned och det inte har bestämts att järnvägsområdet ska användas för andra banhållningsbehov eller när Trafikverket drar in användningen av järnvägsområdet för andra behov, upphör den nyttjanderätt enligt 48 § 1 mom. som hänfört sig till området.

I järnvägsplanen ska det bestämmas från vilken tidpunkt området upphör att vara järnväg.

83 §

Indragning av biområde

Banhållaren drar in ett biområde, om det inte längre behövs för det ändamål som det har anlagts för. När ett biområde dras in upphör samtidigt den nyttjanderätt som hänfört sig till området. Efter att biområdet har dragits in ska banhållaren utan dröjsmål ansöka om en järnvägsförrättning.

Om indragningen av ett biområde för någon medför sådan nytta som inte ska anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta banhållaren för den erhållna nyttan. Om överenskommelse om ersättningen inte nås ska frågan avgöras vid en sådan järnvägsförrättning som avses i 1 mom.

Vad som i 1 och 2 mom. bestäms om biområde tillämpas också på ett sådant område som är jämförbart med biområde enligt denna lag och till vilket banhållaren fått nyttjanderätt genom inlösen före denna lags ikraftträdande.

85 a §

Överlåtelse av delar av ett järnvägsområde

På Trafikverkets rätt att i andra situationer än i samband med nedläggning av en järnväg överlåta ett järnvägsområde som är obehövligt med avseende på banhållningen tillämpas det som bestäms i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet.

87 §

Administrativa tvångsmedel

Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket kan också bestämma att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. I ett ärende som gäller vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande tillämpas viteslagen.

Om en brådskande åtgärd krävs för att avlägsna en fara som omedelbart hotar trafiken eller om det är fråga om rättelse av en olovlig åtgärd som riktar sig mot ett järnvägsområde, har Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket rätt att vidta åtgärden eller rätta till den olovliga åtgärden på bekostnad av den som är skyldig att rätta till den.

Om någon hindrar Trafiksäkerhetsverket eller Trafikverket att utföra ett tjänsteuppdrag som avses i 2 mom. eller ett utredningsarbete som avses i 9 § 1 mom., ska polisen på Trafiksäkerhetsverkets eller Trafikverkets begäran ge handräckning.

88 a §

Avgifter

För ett tillstånd som banhållningsmyndigheten beviljat med stöd av denna lag tas det ut en avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgiften utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

RP 49/2016 rd

89 §

Underhåll av plankorsningar och broar

Banhållaren underhåller plankorsningen mellan en väg och en järnväg över hela betongplattan. Väghållaren svarar för vinterunderhållet av vägen.

Banhållaren sätter upp och underhåller på egen bekostnad trafikljus, avstängnings- och varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning, vilka satts upp på en väg vid en plankorsning med en järnväg, om inte något annat avtalas om kostnadsansvaret. Genom en ömsesidig överenskommelse mellan väghållaren och banhållaren kan banhållaren även sätta upp vägmärken som anger obligatoriskt stannande.

När en ny väg på väghållarens initiativ byggs på ett järnvägsområde, svarar väghållaren på egen bekostnad för uppsättandet av trafikljus, avstängnings- och varningsanordningar samt vägmärken.

Väghållaren sätter upp och underhåller på egen bekostnad vägmärken som varnar för en plankorsning med en järnväg samt avståndsmärken för plankorsningen.

För underhåll av broar som korsar en landsväg och en järnväg svarar den som underhåller trafikleden och som svarar för den trafikled som korsar en annan trafikled, om det inte avtalas om något annat. Parterna kommer sinsemellan överens om underhållet av gemensamma broar för en landsväg och en järnväg.

För uppsättandet av trafikplaneringar som avses i 2–4 mom. behövs inte sådant samtycke av kommunen som avses i 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen.

89 a §

Vissa skadeståndsärenden

Ersättningsyrkanden som hänför sig till sak- eller förmögenhetsskador som inträffat inom bannätet inom ett serviceområde för järnvägstrafik behandlas och avgörs av närings-, trafik- och miljöcentralen.

90 §

Delgivning och delfående av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan samt förlängning av deras giltighetstid ska delges offentligt. Banhållaren ska i syfte att delge beslutet sända beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet till den kommun som saken gäller. Kommunen ska meddela att beslutet och handlingarna är framlagda på det sätt som kommunala tillkännagivanden offentliggörs i kommunen enligt kommunallagen (410/2015). Beslutet och handlingarna ska vara offentligt framlagda i kommunen under 30 dagar. Delfåendet anses ha skett när beslutet lades fram offentligt.

Ett sådant beslut om godkännande av en järnvägsplan 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 finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

92 §

Ändringssökande

Beslut som har fattats med stöd av denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Besvär över banhållarens beslut i de fall som avses i 18 § 4 mom. och 2 a kap. anförs hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets plankorsningen i fråga finns, samt i de fall som avses i 40 och 41 § hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets fastigheten i fråga finns.

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

En sådan lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse som är registrerad har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsområde anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens verksamhetsområde.

Besvär som gäller ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan som ska anses vara av samhällelig vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid järnvägsförrättningar finns i 77 §.

94 §

Omedelbar verkställighet av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan och ett beslut om förlängning av planens giltighetstid kan verkställas trots besvär, om fullföljdsdomstolen inte bestämmer något annat.

I ett beslut som banhållaren meddelar med stöd av 18 § 4 mom. eller 41 § 2 mom. kan det bestämmas att beslutet får verkställas trots besvär.

95 §

Kungörelse

Ska kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende delges offentligt enligt denna lag och har inte bestämmelser om på vilket sätt delgivningen ska ske utfärdats särskilt, ska man informera om ärendet genom att i minst 30 dagar kungöra det på det sätt som kommunala tillkännagivanden offentliggörs i kommunen. Angående offentliggörande av kungörelsen ska det 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. Delgivningen anses ha ägt rum den sjunde dagen efter att kungörelsen offentliggjorts, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Sådana ärenden om förlängning av giltighetstiden för en järnvägsplan som är anhängiga hos kommunikationsministeriet vid ikraftträdandet av denna lag samt skadeståndsärenden enligt 89 a § som är anhängiga hos Trafikverket vid ikraftträdandet av denna lag behandlas och avgörs enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

RP 49/2016 rd

Utredningsplaner och järnvägsplaner som har börjat utarbetas före ikraftträdandet av denna lag behandlas och avgörs enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. På godkännandet av planerna tillämpas dock 28 § i denna lag.

Denna lag tillämpas på frågor som ska avgöras vid järnvägsförrättningar som inletts före ikraftträdandet av denna lag, när frågorna tas till avgörande vid förrättningen efter ikraftträdandet av denna lag. Lagens 43 a § tillämpas dock bara på sådana järnvägsförrättningar och vägförrättningar för enskilda vägar beträffande vilka ansökan lämnas in efter ikraftträdandet av denna lag.

Denna lag tillämpas också på sådana ansökningar om tillstånd för plankorsning och tillstånd enligt 28 c § att korsa en järnväg som är anhängiga hos Trafikverket vid ikraftträdandet av denna lag.

3.

Lag

om ändring av 51 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 51 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 117/1992 och 1291/2009, som följer:

51 §

Uppsättande av trafikanordning

En trafikanordning uppsätts på landsväg av väghållningsmyndigheten. Kommunen uppsätter trafikanordningen på gata, byggnadsplaneväg, torg och annat trafikområde av motsvarande slag. Innan en sådan trafikanordning som är avsedd att vara bestående uppsätts ska kommunen ge polisen tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

På annan än i 1 mom. avsedd väg uppsätts trafikanordning av väghållaren, sedan denne fått kommunens samtycke, vilket dock inte utan giltig orsak får förvägras. Samtycke erfordras inte för uppsättande av tillfälliga vägmärken som är behövliga på grund av vägens skick eller arbete som utförs på eller invid vägen.

Beslut om användning av vägmärke som anger tätort fattas av kommunen, efter att i fråga om landsvägar ha hört väghållningsmyndigheten. Vägmärket uppsätts på landsvägar av väghållningsmyndigheten och på andra vägar av kommunen.

I andra fall än då en ny väg byggs på väghållarens initiativ, sätter banhållaren upp trafikljus, avstängnings- och varningsanordningar samt vägmärken som anger plankorsning vid plankorsningen med järnvägen. Genom en ömsesidig överenskommelse mellan väghållaren och banhållaren kan banhållaren även sätta upp vägmärken som anger obligatoriskt stannande.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

4.

Lag

om ändring av 86 a § i markanvändnings- och bygglagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) 86 a §, sådan den lyder i lag 504/2005, som följer:

86 a §

Ändring av landsväg till gata

En landsväg som i en detaljplan har anvisats som gata ändras genom ett gatuhållningsbeslut till gata. Landsvägen upphör då gatuhållningsbeslutet har fattats.

En landsväg som i en detaljplan har anvisats som något annat än gata upphör då det gatuhållningsbeslut som gäller byggande eller förbättrande av en gata som är avsedd att förmedla dess trafik har fattats.

De gatuhållningsbeslut som avses i 1 och 2 mom. ska fattas så att de omfattar ändamålsenliga enheter med hänsyn till underhållskraven och markanvändningen samt väg- och gatunätet.

När en landsväg upphör med stöd av 1 eller 2 mom. upphör samtidigt väghållarens rätt till landsvägens vägområde.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 7 april 2016

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

Lag

om ändring av landsvägslag

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i landsvägslagen (503/2005) 100 §,
ändras 10, 11, 17, 23, 24, 31, 32, 34, 36–38, 40, 42 och 44 §, rubriken för 45 §, 46, 52, 56,
63, 67, 74, 80, 83, 84, 89–91, 95, 101, 103, 105, 107 och 108 §, av dem 11 § sådan den lyder i
lagarna 1242/2009 och 446/2012, 17, 31, 52, 101 och 107 § sådana de lyder delvis ändrade i
lag 1242/2009, 42 § sådan den lyder i lag 328/2013 och 105 § sådan den lyder i lag 999/2015,
samt
fogas till 22 § ett nytt 3 mom., till lagen nya 32 a, 42 a, 42 b, 52 a, 52 b, 53 a och 56 a §, till
73 § ett nytt 2 mom. samt till lagen nya 95 a och 99 a § som följer:

Gällande lydelse

10 §

*Väghållare och kostnaderna för väghållning-
en*

Väghållare är staten, som svarar 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 åta sig att se till att någon åtgärd som hänför sig till väghållningen vidtas.

Föreslagen lydelse

10 §

*Väghållare och kostnaderna för väghållning-
en*

Väghållare är staten, som svarar för väghållningen och kostnaderna för den samt utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen. *Trafikverket är ansvarig myndighet i dessa frågor.*

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

För att säkerställa att trafiksystemet fungerar och för att genomföra lagens syften kan väghållaren av särskilda skäl och i enlighet med ett avtal delta i kostnaderna för andra åtgärder som hänför sig till väghållarens uppgifter än byggande och underhåll av landsvägar.

Gällande lydelse

11 §

Väghållningsmyndighet

Väghållningsmyndighet är den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen. Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att någon annan statlig myndighet än närings-, trafik- och miljöcentralen är väghållningsmyndighet, om detta med tanke på väghållningen ska anses ändamålsenligt.

Trafikverket är det behöriga organ som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (*vägsäkerhetsdirektivet*) och den administrativa myndighet som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

2 kap.

Planering av landsväg

17 §

Planering av väg och områdesplanering

En utredningsplan och en vägplan skall grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och 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 områdesanvändningen samt landskapsplaner och generalplaner ska beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen. En utredningsplan får inte godkännas i strid med

Föreslagen lydelse

11 §

Väghållningsmyndighet

Väghållningsmyndighet är Trafikverket i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i denna lag. Trafikverket svarar för landsvägsnätet och kostnaderna för det samt utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen. I övrigt är det närings-, trafik- och miljöcentralen som är väghållningsmyndighet. Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att någon annan statlig myndighet än närings-, trafik- och miljöcentralen är väghållningsmyndighet, om detta med tanke på väghållningen ska anses ändamålsenligt.

Trafikverket är det behöriga organ som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet och den administrativa myndighet som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

2 kap.

Planering av landsväg

17 §

Planering av väg och områdesplanering

En utredningsplan och en vägplan ska grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och 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 områdesanvändningen samt landskapsplaner och generalplaner ska beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen. En utredningsplan *eller en vägplan* får inte god-

Gällande lydelse

en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen. *En vägplan får inte godkännas i strid med en plan med rättsverkningar.*

Trots 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 och landskapsförbundet

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

Planeringen av en väg skall vid behov dessutom grunda sig på planeringen avseende utvecklandet av trafiksystemet.

22 §

Vägplanens innehåll

23 §

Biområden och särskilda rättigheter som vägarbetet kräver

Av en vägplan skall framgå biområdena och de vägförbindelser som behövs för användningen 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 annat dylikt område eller grunda rätt att använda eller anlägga en enskild väg för väghållningsändamål

Föreslagen lydelse

kännas i strid med en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen. *En vägplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det är fråga om en avvikelse med små verkningar, och om det förordas av kommunen och de fastighetsägare som direkt påverkas av avvikelsen.*

Trots 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 och landskapsförbundet.

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

Planeringen av en väg ska vid behov dessutom grunda sig på planeringen avseende utvecklandet av trafiksystemet.

22 §

Vägplanens innehåll

I vägplanen kan ett sådant frisisiktsområde som avses i 45 § 1 mom. anvisas som vägområde, om trafiksäkerheten i betydande grad anses kräva det.

23 §

Biområden och särskilda rättigheter som vägarbetet kräver

Av en vägplan ska biområdena och de vägförbindelser som behövs för användningen av dem framgå.

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 *permanent eller temporärt placera* marksubstanser som lösgörs vid vägarbetet, att använda ett område som tillfällig farväg, upplagsområde eller något annat dylikt område eller grunda rätt att använda eller anlägga en

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

mål, 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 en vägplan 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 (*lantbruksanslutning*).

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).

31 §

Planernas giltighetstid

Utarbetandet av en vägplan ska inledas inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen för projektet har vunnit laga kraft. I annat fall förfaller beslutet om godkännande av utredningsplanen. Utarbetandet av en vägplan an-

Föreslagen lydelse

enskild väg *som behövs i arbetet*, kan det bestämmas om detta i vägplanen, i vilken det område eller den väg som behövs för ändamålet ska anges.

24 §

Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utloppsdiken i vägplanen

I syfte att främja trafiksäkerheten på en landsväg och landsvägens förmedlingskapacitet kan det i en vägplan 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 (*lantbruksanslutning*).

Om användningen av en befintlig anslutning till en enskild väg eller en lantbruksanslutning förbjuds i vägplanen, ska det i planen bestämmas om anordnande av en ny vägförbindelse, varvid det vid behov kan bestämmas att en enskild väg eller en anslutning ska byggas på väghållningsmyndighetens bekostnad eller att rätt ska 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, ska det bestämmas om detta i vägplanen, i vilken det område som behövs för utloppsdiket ska anges. På utloppsdiken tillämpas i övrigt det som föreskrivs om dikning i vattenlagen (587/2011).

31 §

Planernas giltighetstid

Utarbetandet av en vägplan ska inledas inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen för projektet har vunnit laga kraft. I annat fall förfaller beslutet om godkännande av utredningsplanen. *Trafikverket kan förlänga ut-*

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

ses ha påbörjats när detta kungjorts enligt 16 § 2 mom.

Beslutet om godkännande av en utredningsplan förfaller även till den del en vägplan som har utarbetats enligt planen har godkänts och beslutet om godkännande har vunnit laga kraft.

Beslutet om godkännande av en vägplan förfaller, om arbetet på vägen inte har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket godkännandet av vägplanen har vunnit laga kraft. Trafikverket kan förlänga tidsfristen med högst fyra år och kommunikationsministeriet av särskilda skäl med ytterligare en period på högst fyra år. Arbetet på vägen anses ha påbörjats när det område som behövs för vägändamålen har tagits i väghållarens besittning i enlighet med 56 §.

32 §

Uppföljning

Väghållningsmyndigheten skall systematiskt följa vägprojektets uppskattade och övriga verkningar och utnyttja resultaten av uppföljningen vid bedömningen av olika projekts verkningar och vid valet av planeringslösningar.

34 §

Begränsat underhåll

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

Föreslagen lydelse

redningsplanens giltighetstid med högst fyra år, om de villkor som föreskrivs i 17 och 19 § alljämt uppfylls. 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 utarbetats enligt planen har godkänts och beslutet om godkännande har vunnit laga kraft.

Beslutet om godkännande av en vägplan förfaller, om arbetet på vägen inte till någon del har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket vägplanen har vunnit laga kraft. Trafikverket kan förlänga tidsfristen med högst fyra år och av särskilda skäl med ytterligare en period på högst fyra år. *Tidsfristen kan förlängas bara om vägplanen alljämt uppfyller de villkor som föreskrivs i 17 och 22 §.* Arbetet på vägen anses ha påbörjats när det område som behövs för vägändamålen har tagits i väghållarens besittning i enlighet med 56 §.

32 §

Uppföljning

Trafikverket ska systematiskt följa vägprojektets uppskattade och övriga verkningar och utnyttja resultaten av uppföljningen vid bedömningen av olika projekts verkningar och vid valet av planeringslösningar.

32 a §

Hur järnväg beaktas vid planeringen av en väg

De ändringar som byggandet av en landsväg medför för en järnväg kan anvisas i den plan som gäller byggandet av landsvägen.

34 §

Begränsat underhåll

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

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

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.

Väghållningsmyndigheten 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.

36 §

Tillfällig farväg

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

37 §

Anslutning till landsväg

Utan hinder av förbud eller bestämmelser

Föreslagen lydelse

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. *Polisen och räddningsmyndigheterna ska underrättas om avstängningen av en väg eller en del av den, om avstängningen kan ha betydelse för skötseln av deras brådskande uppdrag. Avstängningen av en väg eller en del av en väg ska vid behov tillkännages genom kungörelse.*

Väghållningsmyndigheten 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.

36 §

Tillfällig farväg

Om trafiken på en landsväg förhindras eller måste begränsas till följd av att landsvägen eller en konstruktion som hör till den har rasat eller riskerar att rasa eller till följd av exceptionella naturförhållanden, eller om ett vägarbete av särskilda skäl förutsätter det, har väghållningsmyndigheten rätt att ordna en tillfällig farväg på någon annans mark tills hindret eller begränsningen har avlägsnats. Innan farvägen ordnas ska fastighetens ägare eller innehavare om möjligt ges tillfälle att bli hörd. Dessutom ska ett väglag som avses i lagen om enskilda vägar (358/1962) om möjligt ges tillfälle att bli hört, om den enskilda vägen finns på fastigheten i fråga eller gränsar till den. Beträffande underhållet av en sådan farväg som avses i detta moment tillämpas det som bestäms i 33 §.

Om trafiken på en landsväg förhindras till följd av en trafikolycka eller av någon annan liknande orsak får den som enligt 49 § i vägtrafiklagen (267/1981) reglerar trafiken ordna en tillfällig farväg på någon annans mark tills hindret har avlägsnats.

37 §

Anslutning till landsväg

Trots förbud eller bestämmelser som avses

Gällande lydelse

som avses i 24 § 1 mom. kan väghållningsmyndigheten 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 en 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 än en sådan 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, om trafiksäkerheten inte äventyras. Väghållningsmyndigheten skall i god tid underrättas om anläggandet av en sådan lantbruksanslutning innan åtgärder vidtas.

Om det i syfte att anlägga en snöskoterled som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse 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 medför olägenhet 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.

Föreslagen lydelse

i 24 § 1 mom. kan väghållningsmyndigheten 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 en ändamålsenlig användning av en fastighet kräver det och trafiksäkerheten inte äventyras av anslutningen eller användningen av den. Om fastigheten behöver en lantbruksanslutning ska 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 än en sådan landsväg som avses i 1 mom. ska 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 avses i detta moment, om trafiksäkerheten inte äventyras. Väghållningsmyndigheten ska i god tid underrättas om anläggandet av en sådan lantbruksanslutning innan åtgärder vidtas.

Om det i syfte att anlägga en snöskoterled som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse 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 medför olägenhet 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. *För en stomvägs del kan väghållningsmyndigheten av särskilda skäl bevilja tillstånd till anläggande av en anslutning enligt 1 mom. eller ett övergångsställe enligt 3 mom.*

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

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 medför olägenhet för underhållet av landsvägen.

Om en redan befintlig anslutning till en enskild väg eller en lantbruksanslutning till följd av ändrat nyttjande orsakar fara för trafiken eller medför olägenhet 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 för den enskilda vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen försummar denna skyldighet, kan väghållningsmyndigheten besluta att nämnda arbeten utförs på den försumliges bekostnad.*

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller i fråga om ett övergångsställe på en landsväg också den som håller en snöskoterled eller en annan därmed jämförbar trafikförbindelse.

40 §

Avlägsnande 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 anslutningen, tills en ersättande trafikförbindelse har ordnats.

Väghållningsmyndigheten kan besluta att på egen bekostnad avlägsna en anslutning

Föreslagen lydelse

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 trafiken eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen.

Om en befintlig anslutning till en enskild väg eller en lantbruksanslutning till följd av ändrad eller avsevärt ökad användning orsakar fara för trafiken eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen, är den väghållare som svarar för den enskilda vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen skyldig att *på egen bekostnad* enligt väghållningsmyndighetens anvisningar *utföra sådana ändringar i fråga om anslutningen eller i undantagsfall även i fråga om anslutningsområdet* att den fara eller olägenhet som anslutningen förorsakar avlägsnas eller minskas, samt att vid behov ansöka om nytt tillstånd för anslutningen.

Vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller i fråga om ett övergångsställe på en landsväg också den som håller en snöskoterled eller en annan därmed jämförbar trafikförbindelse.

Om den som åläggs skyldigheter med stöd av 1–3 mom. försummar dessa skyldigheter, får väghållningsmyndigheten utföra åtgärderna på den försumliges bekostnad eller avbryta byggarbetet på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

40 §

Avlägsnande 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 anslutningen, tills en ersättande trafikförbindelse har ordnats.

Väghållningsmyndigheten kan på egen bekostnad avlägsna en anslutning som står i

Gällande lydelse

som står i strid med detaljplanen eller förhindra användningen av anslutningen, om en godtagbar ersättande trafikförbindelse har ordnats. Innan beslutet fattas skall *den ifrågavarande* fastighetens ägare eller innehavare ges tillfälle att bli hörd och, om anslutningen används allmänt för trafik, skall ärendet kungöras.

42 §

Arbete på vägområde samt placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde

För arbete på vägområde samt för placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde krävs det tillstånd av väghållningsmyndigheten. Tillstånd får beviljas om åtgärden inte orsakar fara för trafiken eller medför olägenhet för väghållningen. Tillstånd för placering av konstruktioner, anläggningar eller anordningar som är nödvändiga med tanke på ett fungerande samhälle ska dock beviljas om placeringen inte orsakar fara för trafiken och inte medför mer än ringa olägenhet för väghållningen.

Den som beviljats tillstånd är skyldig att utföra det arbete som avses i 1 mom. och att underhålla konstruktioner, anläggningar och anordningar enligt väghållningsmyndighetens föreskrifter. Tillståndsinnehavaren är skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som väghållningsmyndigheten kräver eller att flytta eller avlägsna en konstruktion, anläggning eller anordning om nyttjandet av den orsakar sådan fara eller olägenhet som avses i 1 mom.

Om tillstånd inte krävs på grund av bestämmelser i någon annan lag, ska väghållningsmyndigheten *underrättas* i god tid innan åtgärder vidtas.

Föreslagen lydelse

strid med detaljplanen eller förhindra användningen av anslutningen, om en godtagbar ersättande trafikförbindelse har ordnats. Innan *åtgärder vidtas* ska fastighetens ägare eller innehavare *samt den enskilda vägens väglag* ges tillfälle att bli hörda. Om anslutningen används allmänt för trafik, ska ärendet kungöras.

42 §

Arbete på vägområde samt placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde

För arbete på vägområde samt för placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde krävs det tillstånd av väghållningsmyndigheten. Tillstånd får beviljas om åtgärden inte orsakar fara för trafiken eller medför olägenhet för väghållningen. Tillstånd för placering av konstruktioner, anläggningar eller anordningar som är nödvändiga med tanke på ett fungerande samhälle ska dock beviljas om placeringen inte orsakar fara för trafiken och inte medför mer än ringa olägenhet för väghållningen.

Den som beviljats tillstånd är skyldig att utföra det arbete som avses i 1 mom. och att underhålla konstruktioner, anläggningar och anordningar enligt väghållningsmyndighetens föreskrifter. Tillståndsinnehavaren är skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som väghållningsmyndigheten kräver eller att flytta eller avlägsna en konstruktion, anläggning eller anordning om nyttjandet av den orsakar sådan fara eller olägenhet som avses i 1 mom.

Om tillstånd inte krävs på grund av bestämmelser i någon annan lag, ska *det göras en anmälan om åtgärden till* väghållningsmyndigheten i god tid innan åtgärden vidtas.

Om inte något annat följer av 1 eller 3 mom., 8 § 1 mom. eller 42 a § 1 mom., krävs det tillstånd av väghållningsmyndigheten för att ett vägområde och sådana konstruktioner, anläggningar och anordningar som finns på vägområdet ska få användas för andra ändamål än landsvägsändamål.

Tillstånd krävs dock inte för placering av en i 52 a § avsedd tillfällig annons på vägområde.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Trafikverket kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i tillståndsansökningar och anmälningar, om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av konstruktioner, anläggningar och anordningar samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår. I fråga om el- och telekablar kan Trafikverkets föreskrifter gälla endast kablarnas yttre skyddskonstruktioner och placering samt arrangemangen under den tid arbetet pågår.

42 a §

Placering av vissa kablar på vägområde

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 42 § 1 mom. ska det göras en anmälan till väghållningsmyndigheten om placeringen av el- och telekablar samt tillhörande kabelskåp och kabelbrunnar på vägområde när det är fråga om

1) kablar som ska passera under en landsväg eller en gångbana och en cykelbana som hör till en landsväg,

2) en förlängning av en kabel som löper i vägens längdriktning eller en korsande kabel som ansluter till den men som sträcker sig utanför vägområdet eller passerar under en landsväg,

3) luftledning som korsar en landsväg eller en gångbana och en cykelbana som hör till en landsväg,

4) luftledningar som löper i vägens längdriktning och som placeras utanför vägområdet invid en landsväg, men vars ledningsområde sträcker sig till vägområdet,

5) nya kundanslutningar inom bredbandsprojekt, när anslutningen har skaffats först efter att byggarbetet redan inletts,

6) kablar som löper i vägens längdriktning, när kablarna enbart placeras i redan befintliga rörledningar som löper i vägens längdriktning.

Till anmälan ska det fogas en redogörelse för kabelns ägare, kabelns placering, förhållanden på och grunduppgifter om platsen, hur arbetet utförs och vem som utför det, trafikarrangemangen under den tid arbetet pågår samt vilken dag åtgärden enligt planerna ska inledas. Anmälan ska göras senast 21 dagar före den dag då åtgärden enligt planerna ska inledas.

Efter att väghållningsmyndigheten har tagit

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

emot anmälan kan myndigheten förbjuda åtgärden före den dag åtgärden enligt planerna ska inledas, om myndigheten bedömer att placeringen av kabeln äventyrar trafiksäkerheten eller medför mer än ringa olägenhet för väghållningen. Den planerade åtgärden får inte inledas före den dag som angetts i anmälan.

Trafikverket kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i anmälan, om de i 1 mom. avsedda el- och telekablar yttre skyddskonstruktioner och placering samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår.

För placering av kablar som avses i 1 mom. behövs dock ett tillstånd enligt 42 § 1 mom. när

1) åtgärden gäller vägområdet för en motorväg eller en motortrafikled,

2) åtgärden gäller ett område med grundvattenskydd,

3) åtgärden förutsätter ingrepp i en sprängstenskonstruktion, eller

4) avståndet från den plats där kabeln ska passera under vägområdet till en gångtunnels, rörbros eller trummas konstruktion är mindre än fem meter eller till annan brokonstruktion mindre än 25 meter.

Bestämmelser om den anmälan om placeringen av kablar som ska göras till Kommunikationsverket finns i lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinfrastuktur (/20).

42 b §

Skyldighet att flytta, skydda och avlägsna

Om väghållningsmyndigheten anser att det för att flytta eller förbättra en väg eller för annan väghållning krävs att en konstruktion, anläggning eller anordning som med stöd av denna lag placerats på vägområde ska skyddas, flyttas eller avlägsnas, är det konstruktionens, anläggningens eller anordningens ägare som svarar för kostnaderna för åtgärden.

Den åtgärd som avses i 1 mom. ska i fråga om högst tre kunders kundanslutningar till el- och telekablar utföras inom loppet av tre månader och i fråga om andra konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde inom loppet av sex månader från väghålla-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

rens eller väghållningsmyndighetens anmälan. Väghållningsmyndigheten kan också bestämma att tidsfristen ska vara längre än så eller förlänga tiden om det behövs för att åtgärden ska kunna utföras under den tjäl fria perioden, eller av någon annan motsvarande orsak.

Väghållningsmyndigheten svarar dock för kostnaderna för flyttandet, skyddandet och avlägsnandet, om objektet ursprungligen har varit placerat utanför vägområdet eller om väghållningsmyndigheten inte har underrättat den som beviljas tillstånd om att objektet under handläggningsåret eller inom loppet av fem år kommer att omfattas av ett väghållningsarbete som inte är en punktåtgärd och som kräver att konstruktionen, anläggningen eller anordningen flyttas eller avlägsnas. Vid ersättandet av flyttkostnader beaktas objektets ålder samt den kapacitetsökning som den ersättande kabeln medför.

Trafikverket kan utfärda närmare föreskrifter om hur de åtgärder som avses i denna paragraf ska genomföras, om tidsfrister för genomförandet samt om andra tekniska omständigheter som gäller åtgärderna. Trafikverket kan också utfärda närmare föreskrifter om hur objektets ålder och den kapacitetsökning som den ersättande kabeln medför ska beaktas vid ersättandet av de flyttkostnader som avses i 3 mom.

44 §

44 §

Skyddsområde

Skyddsområde för landsväg

Skyddsområdet sträcker sig 20 meter från mittlinjen av landsvägens körbana eller, om det finns flera körbanor, från den närmaste körbanans mittlinje. I fråga om en viss väg eller del av en 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.

Landsvägens skyddsområde sträcker sig 20 meter från mittlinjen av landsvägens körbana eller, om det finns flera körbanor, från den närmaste körbanans mittlinje. I fråga om en viss väg eller del av en 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.

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

45 §

Frisiktsområde

45 §

Frisiktsområde för landsväg

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 äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen.

46 §

Anläggningar och anordningar samt åtgärdsbegränsningar utanför vägområdet

Upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar får inte finnas inom en landsvägs skydds- eller frisiktsområde, om de eller användningen av dem *kan äventyra* trafiksäkerheten eller medföra olägenhet för väghållningen.

Inom en landsvägs skydds- eller frisiktsområde får inte markytans form ändras eller dikning eller andra schaktningsarbeten utföras på ett sådant sätt att ändringen kan äventyra trafiksäkerheten eller medföra olägenhet för väghållningen.

52 §

Reklam och annonsering invid vägar

Utomhusreklam som är avsedd för trafikanter på en landsväg får inte sättas upp utanför ett detaljplaneområde eller inom ett detaljplaneområde på ett trafikområde som avses i 83 § 4 mom. i markanvändnings- och bygglagen. 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. Förbudet gäller inte heller annonsering som hänför sig till val eller folkomröstning eller annonsering på en byggnad och i dess närhet om den verksamhet som bedrivs eller om de produkter som säljs där. Reklamaffischer och annonser för dessa evenemang får placeras ut tidigast

52 §

Reklam och annonsering invid vägar

Sådana reklamaffischer och annonser avsedda för trafikanter på en landsväg som ska sättas upp utanför ett detaljplaneområde, eller inom ett detaljplaneområde på ett trafikområde som avses i 83 § 4 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ska utformas och placeras så att de inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen och så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen.

Det ska göras en anmälan till väghållningsmyndigheten om uppsättande av en reklamaffisch eller annons som avses i 1 mom., om inte något annat föreskrivs nedan. Till anmälan ska fogas en redogörelse för reklamaffischen eller annonsen och den plats där den placeras samt utredning om fastighetsägarens eller fastighetsinnehavarens samtycke till att den sätts upp.

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

en månad i förväg och de skall tas bort senast en vecka efter evenemanget.

Reklamaffischer och annonser ska utarbetas och sättas upp så att de så väl som möjligt passar in i omgivningen. Innan beslut som gäller uppsättande av en reklamaffisch fattas ska väghållningsmyndigheten begära utlåtande av kommunen, om det inte är uppenbart onödigt att be om utlåtande. Om någon annan myndighet än närings-, trafik- och miljöcentralen är väghållningsmyndighet, ska utlåtande också begäras av centralen.

Föreslagen lydelse

Om uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen inte uppfyller kraven i 1 mom., ska väghållningsmyndigheten inom 30 dagar från det att anmälan inkommit fatta ett beslut där myndigheten antingen kan förbjuda att reklamaffischen eller annonsen sätts upp eller ställa behövliga villkor för uppsättandet. Reklamaffischen eller annonsen får inte sättas upp före utgången av denna tid. Väghållningsmyndigheten kan dock i ett beslut som fattas med anledning av anmälan tillåta att reklamaffischen eller annonsen sätts upp före den tidpunkt som nämns ovan. En reklamaffisch eller en annons får vara på den anmälda platsen i 10 år, om inte väghållningsmyndigheten bestämmer att tiden ska vara kortare än det.

Väghållningsmyndigheten kan begära utlåtande av kommunen med anledning av anmälan. Om någon annan myndighet än närings-, trafik- och miljöcentralen är väghållningsmyndighet, kan utlåtande också begäras av närings-, trafik- och miljöcentralen.

52 a §

Undantag från anmälningsskyldigheten

Den anmälningsskyldighet som avses i 52 § gäller dock inte tillfällig annonsering som hänför sig till mötes-, informations-, nöjes- eller bröllopsevenemang eller andra jämförbara evenemang och inte heller samhällsrelaterade, politiska eller andra ideologiska evenemang. Annonser för sådana evenemang får placeras ut tidigast en månad i förväg och de ska tas bort senast en vecka efter evenemanget. Anmälningsskyldigheten gäller inte heller sådan annonsering eller reklam på en byggnad eller i dess närhet som gäller den verksamhet som bedrivs där eller de produkter som säljs där.

52 b §

Bemyndigande att utfärda föreskrifter

Trafikverket får utfärda behövliga föreskrifter om innehållet i den anmälan till väghållningsmyndigheten som avses i 52 § och

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

om anmälningsförfarandet. Dessutom får Trafikverket för att garantera trafiksäkerheten utfärda närmare föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av sådana reklamaffischer och annonser som avses i 52 och 52 a §.

53 a §

Hur järnväg beaktas vid en landsvägsförrättning

De ändringar som anvisats beträffande en järnväg i en sådan vägplan som avses i 32 a § behandlas och avgörs vid landsvägsförrättningen. Av de områden som löses in för landsvägs- och järnvägsändamål bildas separata inlösningsenheter. Inlösningsenhet som berör järnvägar samt ersättningar regleras i övrigt i 5 kap. i banlagen (110/2007).

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 tillträdessyn i samband med landsvägsförrättningen. I väghållarens besittning tas det område 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 använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i vägplanen utan hinder av andra rättigheter som hänför sig till fastigheten.

Om besittningstagandet medför en påföljd som avses i 57 § 2 mom. i 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 första förrättning som avses i

56 §

Besittningstagande

De vägområden som anvisats i en vägplan och de övriga områden som i vägplanen anvisats väghållaren samt de rättigheter som ska grundas tas i väghållarens besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdessyn i samband med landsvägsförrättningen. I väghållarens besittning tas det område 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 använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i vägplanen, trots andra rättigheter som hänför sig till fastigheten. *Det besittningstagande som avses i detta moment kan ske också stegvis, i enlighet med väghållningsmyndighetens anvisningar.*

Om besittningstagandet medför en påföljd som avses i 57 § 2 mom. i 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 första förrättning som avses i

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

62 § 2 mom. har betalats till den som saken gäller.

Vid en sådan 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 eller flytta egendom från ett område som tagits i besittning, skall väghållningsmyndigheten för ägaren eller innehavaren av den egendom som skall avlägsnas sätta ut en skälig och med tanke på vägarbetet lämplig tidsfrist, efter vars utgång egendomen avlägsnas av väghållningsmyndigheten. Väghållningsmyndigheten skall i sådana fall innan egendomen avlägsnas i mån av möjlighet underrätta egendomens ägare eller innehavare om detta.

Måste byggnader, upplag eller anordningar eller träd, växande gröda eller annan växtlighet avlägsnas eller flyttas från ett område som skall upplåtas eller har upplåtits för vägändamål, skall utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren åsamkas på grund av avlägsnandet eller flyttningen ersättas.

Föreslagen lydelse

62 § 2 mom. har betalats till den som saken gäller.

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

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

Måste byggnader, upplag eller anordningar eller träd, växande gröda eller annan växtlighet avlägsnas eller flyttas från ett område som ska upplåtas eller har upplåtits för vägändamål, ska utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren åsamkas på grund av avlägsnandet eller flyttningen ersättas.

56 a §

Överlåtelse av en enskild väg

En sådan enskild väg som avses i 56 § 1 mom. överlåts till vägdelägarna eller fastighetens ägare vid den tidpunkt som väghållningsmyndigheten bestämmer, efter att det vid landsvägsförrättningen har fattats beslut om vägdelägarna och om hur ansvaret för vägens underhåll fördelas mellan delägarna. Detta är fallet även om förrättningen är föremål för ändringssökande. För att vägen ska kunna överlåtas är det möjligt att fatta ett temporärt beslut om vägdelägarna och om fördelningen av ansvaret för underhållet under den tid landsvägsförrättningen pågår.

Gällande lydelse

63 §

Ägoreglering

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

Som ägoregleringsåtgärd kan företas ägobyte mellan fastigheter 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 väg eller en del av en väg som dras in eller upphör som landsväg.

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

67 §

Utvidgning av inlösen

Om användningen av en fastighet eller en del av en fastighet orsakas betydande olägenhet på grund av splittring, minskad ägoareal eller förbud enligt 44 och 45 § som orsakas av en landsväg eller av annan därmed jämförbar orsak, och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoregleringar, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten.

Väghållaren har rätt att lösa in fastigheten

Föreslagen lydelse

63 §

Ägoreglering

Vid en landsvägsförrättning ska behovet av ägoregleringar utredas. Behovet av ägoreglering utreds och avgörs dock genom nyskifte enligt 67 § 4 mom. i fastighetsbildningslagen i stället för vid en landsvägsförrättning, om förrättandet av nyskifte har inletts vid tidpunkten för landsvägsförrättningen. Vid ett sådant nyskifte iakttas 64–67 § i denna lag utöver vad som bestäms i fastighetsbildningslagen och i 82 § i inlösningslagen.

Som ägoregleringsåtgärd kan ägobyte företas mellan fastigheter 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 väg eller en del av en väg som dras in eller upphör som landsväg.

På ägobyte och överföring av ett område vid en landsvägsförrättning *tillämpas det som bestäms i* 59, 65 och 66 § i fastighetsbildningslagen, om inte något annat följer av 64–66 § i denna lag.

67 §

Utvidgning av inlösen

Om användningen av en fastighet eller en del av en fastighet orsakas betydande olägenhet på grund av splittring, minskad ägoareal eller förbud enligt 44 och 45 § som orsakas av en landsväg, eller av någon annan därmed jämförbar orsak, och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoregleringar, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten. *Om byggandet av en landsväg av någon annan anledning orsakar betydande skada eller olägenhet för användningen av en fastighet eller en del av en fastighet, har fastighetens ägare rätt att istället för ersättning kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den.* Väghållaren har rätt att lösa in fas-

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

eller en del av den, om den ersättning för olägenhet som avses i 1 mom. eller kostnaderna för att ordna en ny trafikförbindelse i stället för den förbindelse som landsvägen skär av skulle vara anmärkningsvärt stora i jämförelse med värdet på 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 49 a § 1 mom. i inlösningslagen en eller flera inlösningsenheter som är separata från vägområdet.

73 §

Ersättning för utredningsarbete och för vissa andra åtgärder

74 §

Övriga ersättningar och landsvägsförrättning som gäller ersättningar

Om byggandet eller användningen av en landsväg orsakar en fastighet annan skada el-

Föreslagen lydelse

tigheten eller en del av den, om den ersättning för olägenhet *eller det skadestånd* som avses *i detta moment* skulle vara *betydande* i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

I vägplanen kan väghållaren ges rätt att lösa in en fastighet eller en del av den, om kostnaderna för att undanröja eller minska de skadliga verkningar som landsvägen medför för fastigheten eller en del av den eller kostnaderna för att ordna en ny trafikförbindelse i stället för den förbindelse som landsvägen skär av skulle vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen. Av vägplanen ska det i detta fall framgå hur stora kostnaderna för undanröjandet eller minskandet av de skadliga verkningarna eller för anordnandet av en ny trafikförbindelse är i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

Av de fastigheter eller fastighetsdelar som löses in med stöd av 1 *eller* 2 mom. bildas med iakttagande av 49 a § 1 mom. i inlösningslagen en eller flera inlösningsenheter som är separata från vägområdet.

73 §

Ersättning för utredningsarbete och för vissa andra åtgärder

74 §

Övriga ersättningar och landsvägsförrättning som gäller ersättningar

Om en landsväg orsakar en fastighet någon annan skada eller olägenhet än vad som avses

Gällande lydelse

ler olägenhet än vad som avses i detta kapitel, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren. Om överenskommelse om ersättningen inte nås, avgörs frågan 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 nåts om ersättningarna, skall ersättningsfrågan avgöras vid en landsvägsförrättning som företas på ansökan av väghållaren eller den som yrkar ersättning

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 lyfts.

83 §

Obetydliga ersättningar

Om det totala belopp som inlösningskommissionen har bestämt att väghållningsmyndigheten skall betala till en och samma sakägare inte överstiger 10 euro, behöver beloppet inte betalas eller deponeras.

84 §

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt till ersättningar enligt

Föreslagen lydelse

i detta kapitel, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av väghållaren. *Om skadan eller olägenheten är betydande, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för sin förlust.* Om överenskommelse om ersättningen eller inlösningsfrågan inte nås, ska frågan avgöras vid en 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 nåts om ersättningarna, ska ersättningsfrågan avgöras vid en landsvägsförrättning som företas på ansökan av väghållaren eller den som yrkar på ersättning.

80 §

Deponering av ersättning som är stridig

När väghållningsmyndigheten anför besvär över ersättningar som bestämts vid en landsvägsförrättning *kan* den del av ersättningen som bestridits deponeras. *På deponeringen tillämpas det som bestäms i 52 § 2 och 3 mom. samt i 70 § i inlösningslagen.*

83 §

Obetydliga ersättningar

Om det totala belopp som inlösningskommissionen har bestämt att väghållningsmyndigheten ska betala till en och samma sakägare inte överstiger 20 euro, behöver beloppet inte betalas eller deponeras.

84 §

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt till ersättningar enligt

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

denna lag. Ersättningsberättigade är dock af-färsverk 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 vägdelägar-nas vägområde och gatuområde utan ersätt-ning till väghållaren.

89 §

Indragning av landsväg

Om en landsväg inte längre används för allmän trafik kan den dras in. I den vägplan som gäller indragningen skall det bestämmas från och med vilken tidpunkt den väg som skall dras in upphör att vara landsväg. När vägen upphör att vara landsväg upphör väg-hållarens rätt till vägen.

90 §

Konstruktioner och anordningar på ett tidi-gare vägområde

Det som i väghållningssyfte byggts eller placerats på ett tidigare vägområde övergår till områdets ägare, om inte väghållnings-myndigheten för bort det inom ett år från det att vägen upphört. I vägplanen skall påvisas huruvida området behövs som enskild väg el-ler som gata och om det på området finns konstruktioner eller anordningar som kräver särskilt underhåll. Området skall lämnas i ett sådant skick att dess användning för nämnda syfte inte försvåras. Ansvaret för konstruk-tionerna 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 väg-området i ursprungligt skick. Väghållnings-myndigheten skall inom ett år från det att vägen upphört vidta dessa åtgärder på egen bekostnad.

Föreslagen lydelse

denna lag. Ersättningsberättigade är dock af-färsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1062/2010). 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 vägdelägar-nas vägområde och gatuområde utan ersätt-ning till väghållaren.

89 §

Indragning av landsväg

Om en landsväg inte längre används för allmän trafik kan den dras in. Vägen upphör att vara landsväg vid utgången av det kalen-derår under vilket beslutet om godkännande av den vägplan som gäller indragningen har vunnit laga kraft. När vägen upphör att vara landsväg upphör väghållarens rätt till vägen.

90 §

Konstruktioner och anordningar på ett tidi-gare vägområde

Det som i väghållningssyfte byggts eller placerats på ett tidigare vägområde övergår till områdets ägare, om inte väghållnings-myndigheten för bort det inom ett år från det att vägen upphört *eller överlåter det till nå-gon annan aktör*. I vägplanen ska det påvisas huruvida området behövs som enskild väg el-ler som gata och om det på området finns konstruktioner eller anordningar som kräver särskilt underhåll. Området ska lämnas i ett sådant skick att dess användning för nämnda syfte inte försvåras. Ansvaret för konstruk-tionerna 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. ska de åtgärder som behövs för att återställa det tidigare vägområdet i ursprung-ligt skick anges i vägplanen. Väghållnings-myndigheten ska inom ett år från det att vägen upphört vidta dessa åtgärder på egen bekostnad.

Rätten att med stöd av 42 eller 42 a § pla-

Gällande lydelse

91 §

Överföring av ett tidigare vägområde

Om inte något annat följer av 88 § 1 mom. övergår ett vägområde som väghållaren äger och som hör till en landsväg som upphört, kostnadsfritt från väghållaren 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 det att väghållningsmyndigheten 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 anvisats som allmänt område enligt 83 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen, skall vid bestämmandet av eventuell ersättning för ett sådant område i samband med genomförandet av detaljplanen 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 sagts ovan får en rå vid rågång på det tidigare vägområdet rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så att till arealen små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, övergår från

Föreslagen lydelse

91 §

Överföring av ett tidigare vägområde

cera konstruktioner, anläggningar och anordningar på ett vägområde förblir gällande i enlighet med det tillstånd som väghållningsmyndigheten beviljat eller den anmälan som gjorts till väghållningsmyndigheten då vägområdet övergår till en ny ägare.

Om inte något annat följer av 88 § 1 mom. övergår ett vägområde som väghållaren äger och som hör till en landsväg som upphört kostnadsfritt från väghållaren till den fastighet som ligger närmast invid. Inom ett detaljplaneområde eller ett område för vilket kommunen beslutat utarbeta en detaljplan övergår vägområdet i kommunens ägo. I 93 § i markanvändnings- och bygglagen bestäms det att ett vägområde övergår i kommunens ägo när en detaljplan träder i kraft.

Vad som bestäms i 1 mom. gäller också för tidigare vägområden som använts för andra vägändamål som avses i 112 § 6 mom. efter det att väghållningsmyndigheten 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 anvisats som allmänt område enligt 83 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ska vägrätter som belastat ägarens eller innehavarens rättigheter beaktas vid bestämmandet av eventuell ersättning för ett sådant område i samband med genomförandet av detaljplanen.

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. Trots vad som sagts ovan får en rå vid rågång på det tidigare vägområdet rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så att till arealen små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, övergår från en fastig-

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

en fastighet till en annan.

95 §

Indragning av biområde

Väghållningsmyndigheten drar in ett biområde när det inte längre behövs för det ändamål som det har grundats för. *Beträffande förfarandet vid indragning av ett biområde gäller i tillämpliga delar vad som föreskrivs om vägplan.* När ett biområde dras in upphör samtidigt den vägrätt som hänfört sig till området.

Ett sådant indraget biområde enligt 2 § 2 mom. i fastighetsregisterlagen (392/1985) som har införts som annan registerenhet i fastighetsregistret skall vid en landsvägsförrättning bestämmas höra till den fastighet från vilken det har 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 denne skyldig att ersätta väghållningsmyndigheten för den erhållna nyttan. Om överenskommelse om ersättningen inte nås skall frågan avgöras vid landsvägsförrättning.

Föreslagen lydelse

het till en annan.

95 §

Indragning av biområde

Väghållningsmyndigheten drar in ett biområde när det inte längre behövs för det ändamål som det har grundats för. När ett biområde dras in upphör samtidigt den vägrätt som hänfört sig till området.

Ett sådant indraget biområde enligt 2 § 2 mom. i fastighetsregisterlagen (392/1985) som har införts som annan registerenhet i fastighetsregistret ska vid en landsvägsförrättning bestämmas höra till den fastighet från vilken det har 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 ska anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta väghållningsmyndigheten för den erhållna nyttan. Om överenskommelse om ersättningen inte nås ska frågan avgöras vid en landsvägsförrättning.

95 a §

Indragning och överlåtelse av en del av ett vägområde

Väghållningsmyndigheten får dra in sådana delar av ett vägområde som inte behövs för landsvägsändamål. Väghållarens rätt till en indragen del av ett vägområde upphör då beslutet om indragning har fattats. Väghållningsmyndigheten ska utan dröjsmål ansöka om en landsvägsförrättning när en del av ett vägområde har dragits in. Vid behov kan en vägplan utarbetas och godkännas för indragning av en del av ett vägområde.

En indragen del av ett vägområde som är i väghållarens ägo överförs vid landsvägsförrättningen till den fastighet som ligger närmast invid, med iakttagande av vad som bestäms om styckning i fastighetsbildningsla-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

gen. Om indragningen av en del av ett väg-område har inletts på initiativ av någon annan än väghållningsmyndigheten, svarar den som inlett ärendet för landsvägsförrättningens för-rättningskostnader. På ersättandet av den nytta som erhålls vid indragningen av ett vägområde som är i väghållarens ägo tillämpas det som bestäms i 95 § 3 mom.

På det som i väghållningssyfte byggts eller placerats på en indragen del av ett vägområde tillämpas det som bestäms i 90 § 1 mom.

Trots det som bestäms i 1 mom. har Trafikverket rätt att överlåta sådana delar av ett vägområde som inte behövs för väghållningen. På överlåtelsen tillämpas det som bestäms i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002).

99 a §

Avgifter

För ett tillstånd som väghållningsmyndigheten beviljat med stöd av denna lag och för ett beslut som fattats med anledning av en anmälan tas det ut en avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgiften utfärdas genom förordning av statsrådet.

100 §

Straff

(Upphävs)

Den som

1) bryter mot en bestämmelse eller ett förbud som med stöd av 24 § 1 mom. meddelats i fråga om 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 meddelats med stöd av dessa lagrum och i strid med villkoren i 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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

dömas till böter.

101 §

101 §

Administrativa tvångsmedel

Administrativa tvångsmedel

Regionförvaltningsverket kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. Regionförvaltningsverket kan också föreskriva att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. Regionförvaltningsverket kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. I ett ärende som gäller vite, *hot om tvångsutförande och hot om avbrytande* tillämpas viteslagen (1113/1990).

Om en brådskande åtgärd krävs för att avlägsna en fara som omedelbart hotar trafiken eller om det är fråga om rättelse av en olovlig åtgärd som riktar sig mot ett vägområde, 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.

103 §

103 §

Delgivning och delfående av beslut

Delgivning och delfående av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan samt förlängning av vägplanens giltighetstid skall delges genom offentlig delgivning. Väghållningsmyndigheten 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 § i kommunallagen (365/1995). Beslutet och handlingarna skall vara offentligt framlagda i kommunen under 30 dagar. Delfäendet anses ha skett när be-

Väghållningsmyndigheten kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. *Väghållningsmyndigheten* kan också föreskriva att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. *Väghållningsmyndigheten* kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. *I fråga om vite, tvångsutförande och avbrytande* tillämpas *i övrigt* viteslagen.

Om en brådskande åtgärd krävs för att avlägsna en fara som omedelbart hotar trafiken eller om det är fråga om rättelse av en olovlig åtgärd som riktar sig mot ett vägområde, 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. ska polisen på väghållningsmyndighetens begäran ge handräckning.

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

slutet 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.

105 §

Ändringssökande

Omprövning av ett beslut som gäller behörighetsintyg enligt 43 f § får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen.

Beslut av statsrådets allmänna sammanträde får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Andra beslut som fattats med stöd av denna lag och beslut som har meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Förvaltningsdomstolens beslut i ett ärende som gäller godkännande av en utredningsplan eller en vägplan får överklagas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen. Över andra beslut av förvaltningsdomstolen får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär över väghållningsmyndighetens beslut i fall som avses i 37 §, 38 § 2 mom., 40 § 2 mom., 47 §, 48 § 2 mom. och 52 § ska anföras hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets anslutningen, övergångsstället, fas-

Föreslagen lydelse

under 30 dagar. Delfäendet anses ha skett när beslutet 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).

(3 mom. upphävs)

105 §

Ändringssökande

Omprövning av ett beslut som gäller behörighetsintyg enligt 43 f § får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen.

Beslut av statsrådets allmänna sammanträde får överklagas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Andra beslut som fattats med stöd av denna lag och beslut som har meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär över väghållningsmyndighetens beslut i fall som avses i 37 §, 38 § 2 mom., 42 § 1 mom., 42 a §, 47 §, 48 § 2 mom. och 52 § ska anföras hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets anslutningen, övergångs-

Gällande lydelse

tigheten eller reklamaffischen eller annonsen i fråga finns.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

En sådan lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse som är registrerad har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsområde anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller 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 ska anses vara av samhälligt vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid landsvägsförrättningar finns i 87 §.

107 §

Omedelbar verkställighet av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan och ett beslut om förlängning av giltighetstiden för ett beslut om godkännande av en vägplan kan verkställas trots besvär, om inte fullföljdsdomstolen bestämmer något annat.

I ett beslut som väghållningsmyndigheten meddelar med stöd av 48 § 2 mom. kan bestämmas att beslutet får verkställas trots 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 har inte bestämmelser om på vilket sätt delgivningen skall ske utfärdats särskilt, skall väghållningsmyndigheten informera om

Föreslagen lydelse

stället, vägområdet, fastigheten eller reklamaffischen eller annonsen i fråga finns.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

En sådan lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse som är registrerad har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsområde anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller 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 ska anses vara av samhälligt vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid landsvägsförrättningar finns i 87 §.

107 §

Omedelbar verkställighet av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan eller om förlängning av *dess giltighetstid* kan verkställas trots besvär, om inte fullföljdsdomstolen bestämmer något annat.

I ett beslut som väghållningsmyndigheten meddelar med stöd av 48 § 2 mom. kan bestämmas att beslutet får verkställas trots besvär.

108 §

Kungörelse

Ska kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende delges genom offentlig delgivning enligt denna lag eller enligt bestämmelser som utfärdats med stöd av den och har inte bestämmelser om på vilket sätt delgivningen ska ske utfärdats särskilt, ska väghållningsmyndigheten informera om

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

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). Angående 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.

Föreslagen lydelse

ärendet genom att under minst 30 dagar kungöra det på *det sätt som kommunala tillkännagivanden offentliggörs i kommunen*. Angående offentliggörande av kungörelsen ska det 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. *Delgivningen anses ha ägt rum den sjunde dagen efter att kungörelsen offentliggjorts, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Sådana vägplaner som gäller indragning av en landsväg och ärenden om förlängning av tidsfristen för beslut om godkännande av en vägplan som är anhängiga hos kommunikationsministeriet vid ikraftträdandet av denna lag behandlas och avgörs enligt de bestämmelser som gällde ikraftträdandet.

Utredningsplaner och vägplaner som har börjat utarbetas före ikraftträdandet av denna lag behandlas och avgörs enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Denna lag tillämpas på frågor som ska avgöras vid landsvägsförrättningar som inletts före ikraftträdandet av denna lag, när frågorna tas till avgörande vid förrättningen efter ikraftträdandet av denna lag.

De undantag från förbudet att sätta upp utomhusreklam som beviljats före ikraftträdandet av denna lag gäller till och med den 31 december 2019, om inte en kortare giltighetstid har angetts i beslutet om beviljande av undantag. Den som satt upp reklamaffischen eller annonsen ska före giltighetstidens utgång göra en anmälan enligt 52 § eller avlägsna reklamaffischen eller annonsen. Om reklamaffischen eller annonsen inte har avlägsnats inom utsatt tid och någon anmälan enligt 52 § inte har gjorts om saken, kan väghållningsmyndigheten avlägsna reklamaffischen eller annonsen. De ansökningar om undantag från förbudet att sätta upp utomhusreklam som är anhängiga vid ikraftträdandet av denna lag behandlas som ansökningar enligt 52 §.

2.

Lag

om ändring av banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i banlagen (110/2007) 17 §, 34 § och 96 § 2 mom., av dem 17 och 34 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1243/2009 och 96 § 2 mom. sådant det lyder i lag 1243/2009,
ändras 2, 3, 7, 10, 16, 18, 19, 26, 29, 37–41, 46–48, 57, 65, 70, 74, 80, 83, 87, 89, 90, 92, 94 och 95 §, av dem 3, 7, 10, 26, 47, 83, 92 och 94 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 1243/2009, 74, 80, 87 och 95 § sådana de lyder i lag 1243/2009 och 92 § sådan den lyder i lag 1001/2015, samt
fogas till lagen nya 25 a och 25 b §, ett nytt 2 a kap., en ny 42 a §, till 43 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1243/2009, ett nytt 4 mom. samt till lagen nya 43 a, 43 b, 46 a, 85 a, 88 a och 89 a § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om bannät, banhållning, nedläggning av banor och de rättigheter och skyldigheter som banhållaren har liksom även om fastighetsägares och övriga sakägares rättsliga ställning i ärenden som gäller banhållning samt om privata spåranläggningar så som bestäms i 2 mom.

Denna lag tillämpas inte på ett hamn-, lager- eller fabriksområde eller något annat motsvarande område som avstängts från allmän trafik och som hör till en privat spåranläggning. På ett sådant område skall järnvägen dock planeras, byggas och underhållas så att tågtrafik och annan trafik kan fungera tryggt och så att järnvägen inte orsakar fara för verksamheten på området.

Bestämmelserna i 31–34 § tillämpas inte på privata spåranläggningar. Denna lag tillämpas inte på nedläggning av privata spåranläggningar.

Föreslagen lydelse

2 §

Tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om bannät, banhållning, nedläggning av banor och de rättigheter och skyldigheter som banhållaren har liksom även om fastighetsägares och övriga sakägares rättsliga ställning i ärenden som gäller banhållning samt om privata spåranläggningar *med de begränsningar som anges i 2 och 3 mom.*

Denna lag tillämpas inte på ett hamn-, lager- eller fabriksområde eller något annat motsvarande område som avstängts från allmän trafik och som hör till en privat spåranläggning. På ett sådant område ska järnvägen dock planeras, byggas och underhållas så att tågtrafik och annan trafik kan fungera tryggt och så att järnvägen inte orsakar fara för verksamheten på området.

Bestämmelserna i 18 § 4 mom., 31–33 §, 43 § 4 mom., 2 a kap. och 4 kap. tillämpas inte på privata spåranläggningar. Denna lag tillämpas inte på nedläggning av privata spåranläggningar.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *järnväg* en en- eller flerspårig bana samt ett järnvägsområde och de byggnader, anläggningar och anordningar som finns där och som behövs för att sköta och trygga trafiken samt för all verksamhet som hänför sig till dessa,

2) *järnvägsområde* ett område som behövs för banan, banområdet, byggnaderna, anordningarna och skötseln av trafiken samt för all verksamhet som hänför sig till dessa och behövliga serviceområden för järnvägstrafik,

3) *serviceområde för järnvägstrafik* områden som behövs direkt för servicefunktionerna inom järnvägstrafiken,

4) *frisiktsområde* ett sådant område i en plankorsning som är fritt från hinder som skymmer sikten mot banan,

5) *biområde* ett marktäktsområde som behövs för banhållningen, *en upplägningsplats* eller ett område som reserverats för anordningar som behövs för banhållningen,

6) *skyddsområde* ett område utanför järnvägsområdet som inrättas för att främja ett tryggt utnyttjande av banan,

7) *banhållning* planering, förvärv, byggande, förvaltning och underhåll av en järnväg och fast egendom som hänför sig till den samt förbättring av en befintlig järnväg,

8) *byggande av järnväg* anläggande av ny järnväg och förbättring av befintlig järnväg,

9) *bannät* statsägda järnvägar som förvaltas av Trafikverket, (22.12.2009/1243)

10) *privat spåranläggning* en till bannätet ansluten järnväg som inte är statsägd och inte förvaltas av Trafikverket, (22.12.2009/1243)

11) *väg* enskilda vägar enligt lagen om enskilda vägar (358/1962) samt andra enskilda vägar, landsvägar enligt landsvägslagen

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *järnväg* en en- eller flerspårig bana samt ett järnvägsområde och de byggnader, anläggningar och anordningar som finns där och som behövs för att sköta och trygga trafiken samt för all verksamhet som hänför sig till dessa,

2) *järnvägsområde* ett område som behövs för banan, banområdet, byggnaderna, anordningarna och skötseln av trafiken samt för all verksamhet som hänför sig till dessa och behövliga serviceområden för järnvägstrafik,

3) *serviceområde för järnvägstrafik* områden som behövs direkt för servicefunktionerna inom järnvägstrafiken,

4) *frisiktsområde* ett sådant område i en plankorsning som är fritt från hinder som skymmer sikten mot banan,

5) *biområde* ett marktäktsområde *eller en placeringsplats för marksubstanser* som behövs för banhållningen eller ett område som reserverats för anordningar som behövs för banhållningen,

6) *skyddsområde* ett område utanför järnvägsområdet som behövs för att främja en trygg användning av banan,

7) *banhållning* planering, förvärv, byggande, förvaltning och underhåll av en järnväg och fast egendom som hänför sig till den samt förbättring av en befintlig järnväg,

8) *byggande av järnväg* anläggande av ny järnväg och förbättring av befintlig järnväg,

9) *bannät* statsägda järnvägar som förvaltas av Trafikverket,

9 a) **TEN-nät** de järnvägar som hör till ett sådant stamnät eller övergripande nät som avses i Europaparlamentets och rådets förordning nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU,

10) *privat spåranläggning* en till bannätet ansluten järnväg som inte är statsägd och inte förvaltas av Trafikverket,

11) *väg* enskilda vägar enligt lagen om enskilda vägar (358/1962) samt andra enskilda vägar, landsvägar enligt landsvägslagen

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

(503/2005) och gator enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999), samt med 12) *fastighet* även ett outbrutet område och fastigheters samfällda område.

7 §

Trafikverket, banhållare och kostnaderna för banhållningen

Trafikverket är banhållningsmyndighet samt banhållare för det bannät som den förvaltar. Staten svarar för kostnaderna för banhållningen på det statsägda bannätet. Av särskilda skäl kan andra intressenter ta del i kostnaderna för banhållningen på det statsägda bannätet med stöd av avtal med Trafikverket.

Järnvägsägaren eller den som förvaltar järnvägen är banhållare för en privat spåranläggning. Den som äger eller innehar en privat spåranläggning svarar för kostnaderna för banhållningen på den privata spåranläggningen.

Bannätet underhålls och byggs ut samt andra åtgärder som hänför sig till banhållningen vidtas i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Bestämmelser om den övriga finansieringen av banhållningen utfärdas särskilt.

Föreslagen lydelse

(503/2005) och gator enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999),

12) **väghållare** sådana vägdelägare som avses i lagen om enskilda vägar gemensamt eller ett väglag, då ett sådant har bildats, eller en fastighetsägare eller den väghållningsmyndighet som avses i 11 § 1 mom. i landsvägslagen eller kommunen i egenskap av ansvarig för gatuhållningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen,

13) **trafikanordning** trafikljus, vägmärken, avstängnings- och varningsanordningar samt vägmarkeringar.

Med en fastighet jämställs vid tillämpningen av denna lag även ett outbrutet område och fastigheters samfällda område.

7 §

Banhållningsmyndighet, banhållare och kostnaderna för banhållningen

Trafikverket är banhållningsmyndighet och banhållare för det bannät som den förvaltar. Staten svarar för kostnaderna för banhållningen på bannätet. Av särskilda skäl kan andra intressenter ta del i kostnaderna för banhållningen på bannätet med stöd av avtal med Trafikverket *om banhållningen sköts så att den till sin kvalitet eller omfattning håller en högre standard än vad den allmänna trafiken kräver eller om någon drar särskild nytta av de åtgärder som vidtas eller om det finns någon annan särskild orsak för deltagandet.*

Järnvägsägaren eller den som förvaltar järnvägen är banhållare för en privat spåranläggning. Den som äger eller innehar en privat spåranläggning svarar för kostnaderna för banhållningen på den privata spåranläggningen.

Bannätet underhålls och byggs ut samt andra åtgärder som hänför sig till banhållningen vidtas i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Bestämmelser om den övriga finansieringen av banhållningen utfärdas särskilt.

För att säkerställa att trafiksystemet fungerar och för att genomföra lagens syften kan banhållaren av särskilda skäl och i enlighet med ett avtal delta i kostnaderna för någon

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

annan sådan åtgärd som hänför sig till banhållarens uppgifter än byggandet och underhållet av en järnväg.

2 kap

2 kap

Planering av järnväg

Planering av järnväg

10 §

10 §

Planering av järnvägsområde och områdesplanering

Planering av järnvägsområde och områdesplanering

En utredningsplan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg skall grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge 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 järnvägsplan som grundar sig på målen för planen med rättsverkningar.

En utredningsplan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg ska grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge 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 järnvägsplan som grundar sig på målen för planen med rättsverkningar.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen samt landskapsplaner och generalplaner skall beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen samt landskapsplaner och generalplaner ska beaktas på det sätt som bestäms i markanvändnings- och bygglagen.

Utan hinder av 1 mom. kan en utredningsplan och en järnvägsplan för byggande som gäller en befintlig järnväg utarbetas, om planens förhållande till övrig områdesanvändning med beaktande av projektets karaktär kan klarläggas i tillräcklig omfattning i samarbete med trafikmyndigheterna, kommunen, landskapsförbundet och närings-, trafik- och miljöcentralen.

Trots det som sägs i 1 mom. kan en utredningsplan och en järnvägsplan för byggande som gäller en befintlig järnväg utarbetas, om planens förhållande till övrig områdesanvändning med beaktande av projektets karaktär kan klarläggas i tillräcklig omfattning i samarbete med trafikmyndigheterna, kommunen, landskapsförbundet och närings-, trafik- och miljöcentralen.

En utredningsplan får inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen och närings-, trafik- och miljöcentralen. *En järnvägsplan får inte godkännas i strid med en plan med rättsverkningar.*

En utredningsplan eller en järnvägsplan får inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen och närings-, trafik- och miljöcentralen. *En järnvägsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det är fråga om en avvikelse med små verkningar och om det förordas av kommunen och de fastighetsägare som direkt berörs av avvikelsen.*

En utredningsplan och en järnvägsplan ut-

En utredningsplan och en järnvägsplan ut-

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

arbetas med iakttagande av vad som bestäms i naturvårdslagen (1096/1996) och med stöd av den.

16 §

Biområden och särskilda rättigheter som banhållningen kräver

I en järnvägsplan anges biområdena och de vägförbindelser som behövs för användningen av dem.

Om det är nödvändigt att för den tid under vilken byggandet av en bana pågår grunda rätt att ta marksubstans i begränsad mängd, att lägga upp marksubstanser som uppstår i arbetet eller att använda ett område som tillfällig farväg, upplagsområde eller annat dylikt område eller grunda rätt att använda eller anlägga en enskild väg som behövs för arbetet, kan detta anges i järnvägsplanen.

17 §

Anläggande av plankorsningar och korsande av järnväg

Nya, bestående plankorsningar får byggas bara på lågtrafikerade banavsnitt inom det bannät som inte utgör stomnät. En befintlig plankorsning på stomnätet får flyttas, om flyttandet i betydande grad förbättrar säkerheten vid plankorsningen eller av någon annan särskild orsak. För byggande eller flyttande av en plankorsning krävs tillstånd av banhållaren.

En väghållare eller en fastighetsägare kan beviljas tillstånd att bygga en ny plankorsning, om den nya plankorsningen behövs för att fastigheterna skall ha en nödvändig trafikförbindelse och plankorsningens säkerhet tryggas med hjälp av säkerhetsanordningar eller andra arrangemang.

Om användningen av en plankorsning ökar väsentligt eller dess användningsändamål ändras, skall väghållaren eller fastighetsägaren söka ett sådant tillstånd hos banhållaren som berättigar till den ökade eller ändrade användningen.

Föreslagen lydelse

arbetas med iakttagande av vad som bestäms i naturvårdslagen (1096/1996) och med stöd av den.

16 §

Biområden och särskilda rättigheter som banhållningen kräver

I en järnvägsplan anges biområdena och de vägförbindelser som behövs för användningen av dem.

Om det är nödvändigt att för den tid under vilken byggandet av en bana pågår grunda rätt att ta marksubstans i begränsad mängd, att *permanent eller temporärt placera marksubstanser som lösgörs vid arbetet* eller att använda ett område som tillfällig farväg, upplagsområde eller annat dylikt område eller grunda rätt att använda eller anlägga en enskild väg som behövs för arbetet, kan detta anges i järnvägsplanen.

(upphävs)

Gällande lydelse

Banhållaren kan förena ett tillstånd som gäller byggande av eller en ny användningsform för en plankorsning med villkor som gäller byggande och underhåll.

Tillstånd för en tillfällig plankorsning som behövs under arbetets gång kan beviljas, om den plankorsningen inte äventyrar trafiksäkerheten.

Banhållaren kan bevilja tillstånd att under den tid marken är snötäckt korsa en järnväg med snöskoter vid en plankorsning som finns vid en skogsväg som är avstängd för annan motortrafik än snöskotertrafik (korsningstillstånd). Tillstånd kan beviljas för lågtrafikerade banavsnitt utanför stomnätet för högst fem år och endast om det genom tillståndsvillkor kan säkerställas att användningen av snöskoter inte skadar banan eller funktionen hos konstruktionerna på järnvägsområdet, inte medför olägenhet för banhållningen och inte äventyrar trafiksäkerheten.

Polisen, tullverket och gränsbevakningsväsendet kan för sitt övervakningsuppdrag i terräng beviljas tillstånd för viss tid av banhållaren att korsa en järnvägsplankorsning med snöskoter och med andra terrängfordon också på andra banavsnitt än de som avses i 6 mom. på de villkor som anges närmare i tillståndet.

18 §

Avlägsnande av plankorsningar

I syfte att förbättra trafiksäkerheten och effektivisera järnvägstrafiken kan det i en järnvägsplan anges att en plankorsning skall avlägsnas eller att plankorsningar skall regleras samt anges begränsningar i fråga om användningen av plankorsningar samt system eller anordningar som hänför sig till plankorsningarnas säkerhet. Om det i en järnvägsplan anges att en plankorsning skall avlägsnas, skall arrangemangen för en ny trafikförbindelse anges i järnvägsplanen. Banhållaren anlägger den nya väg och plankorsning som behövs eller utverkar rätt till en väg som redan finns.

Banhållaren får avlägsna en sådan plankorsning på en enskild väg som enligt järnvägsplanen skall avlägsnas, när en godkänd ersättande trafikförbindelse i enlighet med planen har ordnats.

Föreslagen lydelse

18 §

Avlägsnande av plankorsningar

I syfte att förbättra *väg- och järnvägstrafikens säkerhet* och effektivisera järnvägstrafiken kan det i en järnvägsplan anges att en plankorsning ska avlägsnas eller att plankorsningar ska regleras samt anges begränsningar i fråga om användningen av plankorsningar samt system eller anordningar som hänför sig till plankorsningarnas säkerhet. Om det i en järnvägsplan anges att en plankorsning ska avlägsnas, ska arrangemangen för en ny trafikförbindelse anges i järnvägsplanen. Banhållaren anlägger den nya väg och plankorsning som behövs eller utverkar rätt till en väg som redan finns.

Banhållaren får avlägsna en sådan plankorsning på en enskild väg som enligt järnvägsplanen ska avlägsnas, när en godkänd ersättande trafikförbindelse i enlighet med planen har ordnats.

Gällande lydelse

Banhållaren avlägsnar en plankorsning som strider mot detaljplanen, när en godkänd ersättande trafikförbindelse har byggts och ett gatuhållningsbeslut har fattats.

Om en befintlig plankorsning på en enskild väg medför omedelbar fara för tåg- eller trafiksäkerheten, kan banhållaren besluta att plankorsningen skall stängas, avlägsnas eller flyttas eller att fordonstrafiken i plankorsningen skall omfattas av begränsningar. Banhållaren skall i god tid på förhand underrätta väghållaren eller fastighetsägaren om en ändring som avses i detta moment. Efter att ha meddelat beslutet skall banhållaren ansöka om vägförrättning för en enskild väg, där behövliga ersättande trafikförbindelser ordnas och ersättningsfrågor behandlas.

Föreslagen lydelse

Banhållaren avlägsnar en plankorsning som strider mot detaljplanen, när en godkänd ersättande trafikförbindelse har byggts och ett gatuhållningsbeslut har fattats. *Om plankorsningen i fråga används allmänt för trafik, ska banhållaren på förhand genom en kungörelse informera om att plankorsningen kommer att avlägsnas.*

Om användningen av en plankorsning på en enskild väg medför omedelbar fara för väg- eller järnvägstrafikens säkerhet, kan banhållaren besluta att väghållaren för att avvärja faran ska göra nödvändiga ändringar av plankorsningen eller den del av vägen som leder till korsningen eller besluta att plankorsningen ska stängas, avlägsnas eller flyttas, eller fastställa begränsningar för fordonstrafiken i plankorsningen. Banhållaren ska i god tid på förhand underrätta väghållaren om en ändring som avses i detta moment. Om väghållaren försummar de skyldigheter som anges i beslutet, får banhållaren utföra eller låta utföra de behövliga åtgärderna på väghållarens bekostnad, samt trots det som bestäms i 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen (267/1981) sätta upp en trafikordning som begränsar trafiken i plankorsningen. Anordnandet av behövliga ersättande trafikförbindelser som föranleds av ändring, flytt eller avlägsnande av en plankorsning och därmed förknippade ersättningsfrågor behandlas vid den vägförrättning för en enskild väg som banhållaren ska ansöka om efter att ha meddelat sitt beslut.

19 §

Utloppsdiken i järnvägsplanen

Är det för torrläggning av ett järnvägsområde nödvändigt att grunda rätt att hålla ett utloppsdike på någon annans mark eller rätt att leda avrinningsvatten till någon annans dike eller bäck, skall detta nämnas i järnvägsplanen, 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).

19 §

Utloppsdiken i järnvägsplanen

Är det för torrläggning av ett järnvägsområde nödvändigt att grunda rätt att hålla ett utloppsdike på någon annans mark eller rätt att leda avrinningsvatten till någon annans dike eller bäck, ska detta nämnas i järnvägsplanen, i vilken det område som behövs för utloppsdiket ska anges. På utloppsdiken tillämpas i övrigt det som föreskrivs om dikning i vattenlagen (587/2011).

25 a §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Järnvägsplaner som berör plankorsningar

Närings-, trafik- och miljöcentralen svarar för utarbetandet av sådana järnvägsplaner gällande plankorsningar som avses i 20 § 2 mom. och på centralen tillämpas i detta sammanhang det som bestäms om banhållaren i detta kapitel.

25 b §

Hur landsväg beaktas vid planeringen av en järnväg

De ändringar som byggandet av en järnväg medför för en landsväg kan anges i den plan som gäller byggandet av järnvägen.

26 §

Planernas giltighetstid

Utarbetandet av en järnvägsplan ska inledas inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen för projektet har vunnit laga kraft. Annars förfaller beslutet om godkännande av utredningsplanen. Trafikverket kan förlänga utredningsplanens giltighetstid med högst fyra år. Giltighetstiden kan förlängas endast om villkoren enligt 10 och 12 § uppfylls. Utarbetandet av en järnvägsplan anses ha påbörjats när underrättelse enligt 9 § 2 mom. har gjorts.

Beslutet om godkännande av en utredningsplan förfaller även till den del en järnvägsplan som har utarbetats enligt planen har godkänts och beslutet om godkännande har vunnit laga kraft.

En järnvägsplan skall godkännas inom fyra år efter det att den började utarbetas.

Beslutet om godkännande av en järnvägsplan förfaller, om arbetet på banan inte har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket godkännandet av järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Kommunikationsministeriet kan förlänga järnvägsplanens giltighetstid med högst fyra år. Arbetet på banan anses ha påbörjats när det område som

26 §

Planernas giltighetstid

Utarbetandet av en järnvägsplan ska inledas inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen för projektet har vunnit laga kraft. Annars förfaller beslutet om godkännande av utredningsplanen. Trafikverket kan förlänga utredningsplanens giltighetstid med högst fyra år. Giltighetstiden kan förlängas endast om *de villkor som föreskrivs i 10 och 12 § alltjämt* uppfylls. Utarbetandet av en järnvägsplan anses ha påbörjats när en underrättelse enligt 9 § 2 mom. har gjorts.

Beslutet om godkännande av en utredningsplan förfaller även till den del en järnvägsplan som har utarbetats enligt planen har godkänts och beslutet om godkännande har vunnit laga kraft.

En järnvägsplan ska godkännas inom fyra år efter det att den började utarbetas.

Beslutet om godkännande av en järnvägsplan förfaller, om arbetet på banan inte till någon del har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket järnvägsplanen har vunnit laga kraft. *Trafikverket* kan förlänga järnvägsplanens giltighetstid med högst fyra år *och av särskilda skäl med ytterligare en period på högst fyra år. Tidsfristen kan*

Gällande lydelse

behövs för järnvägsändamål har tagits i banhållarens besittning i enlighet med 46 §.

Föreslagen lydelse

förlängas endast om järnvägsplanen alltjämt uppfyller de villkor som föreskrivs i 10 och 15 §. Arbetet på banan anses ha påbörjats när det område som behövs för järnvägsändamål har tagits i banhållarens besittning i enlighet med 46 §.

2 a kap.

Tillstånd för plankorsning, byggande och underhåll av plankorsningar samt tillstånd att korsa en järnväg

28 a §

Tillstånd för byggande och flyttande av en plankorsning

Nya plankorsningar får byggas bara inom det bannät som inte hör till TEN-nätet. Av särskilda skäl får en ny plankorsning byggas på ett sådant banavsnitt inom TEN-nätet där banans högsta tillåtna hastighet permanent är högst 50 kilometer i timmen. En plankorsning inom TEN-nätet får flyttas, om flyttandet i betydande grad förbättrar säkerheten vid plankorsningen eller om det finns andra särskilda skäl till det.

För byggande eller flyttande av en sådan plankorsning som avses i 1 mom. krävs tillstånd av banhållaren. Tillståndet kan vid behov beviljas för viss tid. Banhållaren kan utfärda tekniska föreskrifter om innehållet i tillståndsansökan. Väghållaren kan beviljas ett sådant tillstånd om det behövs för en nödvändig trafikförbindelse och säkerheten vid plankorsningen tryggas med hjälp av säkerhetsanordningar eller andra arrangemang. Tillstånd behövs inte om plankorsningen anges i en sådan godkänd vägplan som avses i landsvägslagen.

Om användningen av en plankorsning ökar betydligt eller dess användningsändamål ändras, ska väghållaren hos banhållaren ansöka om ett tillstånd som berättigar till den ökade eller ändrade användningen.

Banhållaren kan bevilja tillstånd för byggande av en tillfällig plankorsning för den tid arbete pågår eller då det finns andra särskilda skäl till det, om plankorsningen inte äventy-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

rar trafiksäkerheten. På en tillfällig plankorsning tillämpas vad som föreskrivs i 28 b och 28 d §.

Banhållaren kan förena tillståndsbeslutet med villkor som gäller byggandet av plankorsningen eller en ny användningsform för den, underhåll eller avlägsnande av plankorsningen, eller en väg som ansluter till plankorsningen.

Innan ett tillstånd för plankorsning beviljas ska banhållaren höra de järnvägsoperatörer som trafikerar banavsnittet i fråga.

28 b §

Byggande, ändring och underhåll av plankorsningar och anslutande vägar

Väghållaren ska bygga och underhålla det vägavsnitt som ansluter till plankorsningen, i enlighet med tillståndsbeslutet och på ett sådant sätt att det inte äventyrar väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medför olägenhet för underhållet av banan. Väghållaren ska på egen bekostnad bygga plankorsningen och efter att plankorsningens användning upphört på motsvarande sätt avlägsna plankorsningen. Underhållet av plankorsningens betongplatta regleras i 89 § 1 mom.

Väghållaren är skyldig att på egen bekostnad undanröja eller minska en sådan fara för trafiken eller olägenhet för banhållningen som orsakas av betydligt ökad eller ändrad användning av plankorsningen, genom att ändra vägen eller genomföra korsningsarrangemang.

Om väghållaren försummar sina skyldigheter enligt 1 eller 2 mom., får banhållaren utföra eller låta utföra behövliga åtgärder på väghållarens bekostnad eller avbryta byggarbetet på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

28 c §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Tillstånd att korsa en järnväg

Banhållaren kan bevilja tillstånd att vid en plankorsning korsa en järnväg med snöskoter eller något annat terrängfordon, dock endast på sådana banavsnitt som inte hör till TEN-nätet. Av särskilda skäl kan tillstånd att korsa en järnväg i anslutning till en plankorsning inom TEN-nätet beviljas.

Tillstånd att korsa en järnväg får beviljas bara om det med hjälp av tillståndsvillkor säkerställs att användningen av terrängfordon inte skadar banan eller funktionen hos järnvägsområdets konstruktioner, inte medför olägenhet för banhållningen och inte äventyrar trafiksäkerheten. Ett tillstånd att korsa en järnväg kan vid behov beviljas för viss tid.

Banhållaren kan för viss tid bevilja polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet tillstånd att för övervakningsuppdrag i terräng korsa en järnväg vid en plankorsning med snöskoter eller något annat terrängfordon också på andra banavsnitt än sådana som avses i 1 mom., på de villkor som anges närmare i tillståndet.

På sådana plankorsningar och tillstånd att korsa en järnväg som avses i denna paragraf tillämpas det som bestäms i 18 § 4 mom., 28 a § 3, 5 och 6 mom. och 28 b §.

28 d §

Återkallelse av tillstånd för plankorsning och tillstånd att korsa en järnväg

Banhållaren kan besluta återkalla ett beviljat tillstånd om

1) plankorsningen eller det vägvagnsnitt som ansluter till den inte byggs eller underhålls på det sätt som föreskrivs i 28 b § och bristen eller försummelsen inte åtgärdas inom den tidsfrist som banhållaren sätter ut, eller

2) väghållaren trots banhållarens uppmaning försummar sin skyldighet att enligt 28 a § 3 mom. ansöka om banhållarens tillstånd för ökad eller ändrad användning av plankorsningen.

Gällande lydelse

3 kap

Underhåll av järnväg, tillfälliga trafikarrangemang och övriga åtgärder som gäller järnvägsområdet

29 §

Underhåll

En järnväg skall hållas i ett sådant skick som svarar mot klassificeringen och beskrivningen av bannätet och som är tryggt. Vid bestämmandet av nivån på underhållet beaktas trafikvolymen och arten av trafik, banans betydelse för trafiken, områdets läge, väderleken och förutsebara förändringar i väderleken samt övriga omständigheter.

I fråga om underhållet av en järnväg skall beaktas dels hur väl trafiken löper och trafiksäkerheten, dels miljöaspekter.

34 §

Anläggande, ändring och skötsel av plankorsning och väg till den

Väghållare eller fastighetsägare är skyldiga att anlägga ett vägavsnitt som ansluter till en plankorsning och hålla vägavsnittet i skick enligt Trafikverkets anvisningar så att det inte äventyrar trafiken eller tågsäkerheten eller medför olägenhet för underhållet av banan.

Väghållaren eller fastighetsägaren skall anlägga en plankorsning på egen bekostnad.

Väghållaren eller fastighetsägaren ska undanröja eller minska en sådan fara för trafiken eller olägenhet för banhållningen som den i betydande grad ökade eller ändrade användningen av en plankorsning medför, genom att ändra vägen eller genomföra korsningsarrangemang så som förutsätts i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Om väghållaren eller fastighetsägaren försummar sin skyldighet, kan Trafikverket genomföra eller låta genomföra de åtgärder som avses i detta moment på väghållarens eller fastighetsägarens bekostnad så som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

Föreslagen lydelse

3 kap

Underhåll av järnväg, tillfälliga trafikarrangemang och övriga åtgärder som gäller järnvägsområdet

29 §

Underhåll

En järnväg ska hållas i ett sådant skick som svarar mot klassificeringen och beskrivningen av bannätet och som är tryggt. Vid bestämmandet av nivån på underhållet beaktas trafikvolymen och arten av trafik, banans betydelse för trafiken, områdets läge, väderleken och förutsebara förändringar i väderleken samt övriga omständigheter.

Vid underhållet av en järnväg ska hänsyn tas såväl till hur väl trafiken löper och till väg- och järnvägstrafikens säkerhet som till miljöaspekter.

(upphävs)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap

Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför järnvägsområdet

37 §

Skyddsområde

I järnvägsplanen kan anges ett skyddsområde. Skyddsområdet sträcker sig 30 meter från mittlinjen av banans spåranläggning eller, om det finns flera spåranläggningar, från mittlinjen av den yttersta spåranläggningen, om inte skyddsområdet av särskilda skäl minskas eller utvidgas till högst 50 meter i järnvägsplanen.

Om tåg- och trafiksäkerheten så kräver har banhållaren rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområdet eller begränsa växtlighetens höjd. Byggnader får inte finnas på ett skyddsområde. Markytans form får inte ändras på ett skyddsområde och dikning får inte utföras så att ändringen kan äventyra järnvägens säkerhet.

38 §

Frisiktsområde

I järnvägsplanen kan anges ett frisiktsområde. I plankorsningen mellan en bana och någon annan väg än landsväg är det förbjudet att även utanför skyddsområdet hålla byggnader inom ett område som med hänsyn till trafiksäkerheten skall vara fritt från hinder som skymmer sikten.

Banhållaren har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer nödvändig sikt och därigenom äventyrar trafiksäkerheten.

I 45 § i landsvägslagen bestäms om frisiktsområdet vid en plankorsning mellan en landsväg och en järnväg.

4 kap

Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför järnvägsområdet

37 §

Skyddsområde för järnväg

Järnvägens skyddsområde sträcker sig 30 meter från mittlinjen av banans spåranläggning eller, om det finns flera spåranläggningar, från mittlinjen av den yttersta spåranläggningen, om inte skyddsområdet av särskilda skäl minskas eller utvidgas till högst 50 meter i järnvägsplanen.

Om väg- eller järnvägstrafikens säkerhet så kräver har banhållaren rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområdet eller begränsa växtlighetens höjd. På skyddsområdet får det inte finnas byggnader, upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar, om de eller användningen av dem kan äventyra väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medföra olägenhet för banhållningen.

38 §

Frisiktsområde för järnväg

Järnvägens frisiktsområde omfattar det område i en plankorsning som på grund av trafiksäkerheten ska vara fritt från hinder som skymmer sikten.

Banhållaren har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer sikten. På frisiktsområdet får det inte finnas byggnader, upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar som kan äventyra trafiksäkerheten genom att skymma sikten.

Bestämmelser om hur järnvägarnas frisiktsområden ska bestämmas utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Bestämmelser om frisiktsområdet vid en plankorsning mellan en landsväg och en

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

39 §

Anläggningar och anordningar utanför järnvägsområdet

Upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar får inte finnas inom en banas skydds- eller frisksiktsområde, om de eller användningen av dem äventyrar tåg- eller trafik säkerheten eller medför olägenhet för banhållningen.

40 §

Undantag från förbud

Banhållaren kan bevilja undantag från de förbud som avses i 37–39 §, om trafik- och tågsäkerheten inte äventyras och banhållningen inte försakas olägenhet. Beslutet om undantag kan förenas med nödvändiga villkor.

41 §

Undantag från begränsningar

Bestämmelserna i 37–39 § 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 de nämnda paragraferna.

Om växtlighet som avses i 1 mom. eller en byggnad, anläggning eller anordning äventyrar trafik säkerheten eller medför olägenhet för banhållningen, kan banhållaren besluta att de skall avlägsnas eller flyttas eller att en nödvändig ändring skall göras på dem. Om ägaren inte vidtar åtgärden inom utsatt, skäligen tid har banhållaren rätt att vidta den på egen bekostnad.

Bestämmelserna i 37–39 § samt i 1 och 2

Föreslagen lydelse

järnväg finns i 45 § i landsvägslagen.

39 §

Åtgärdsbegränsningar

Inom järnvägens skydds- och frisksiktsområde får inte markytans form ändras eller dikning eller andra schaktningsarbeten utföras på ett sådant sätt att ändringen kan äventyra väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller medföra olägenhet för banhållningen.

40 §

Befogenheter att bevilja undantag

Banhållaren kan bevilja undantag från de förbud *och begränsningar* som föreskrivs i 37–39 §, om *väg- och järnvägstrafikens säkerhet* inte äventyras och banhållningen inte försakas olägenhet. Beslutet om undantag kan förenas med nödvändiga villkor.

41 §

Undantag från begränsningar

Det som bestäms i 37 och 38 § tillämpas inte om den växtlighet som avses i de nämnda paragraferna 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 har begränsats på det sätt som föreskrivs i de nämnda paragraferna.

Om växtlighet som avses i 1 mom. eller en byggnad, anläggning eller anordning äventyrar trafik säkerheten eller medför olägenhet för banhållningen, kan banhållaren besluta att de ska avlägsnas eller flyttas eller att de ska ändras på det sätt som krävs. Om ägaren inte vidtar åtgärden inom utsatt skäligen tid har banhållaren rätt att vidta den på egen bekostnad.

Bestämmelserna i 37 och 38 § samt i 1 och

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

mom. i denna paragraf gäller inte en byggnad inom ett detaljplaneområde eller avlägsnande av växtlighet som med hänsyn till miljön är av speciell betydelse.

Föreslagen lydelse

2 mom. gäller inte en byggnad inom ett detaljplaneområde eller avlägsnande av växtlighet som med hänsyn till miljön är av särskild betydelse.

42 a §

Placering av obetydliga anordningar och konstruktioner

Ägaren eller innehavaren av en fastighet eller ett område ska tillåta att säkerhetsanordningar, signaler, signalsystem och tecken samt obetydliga delar av järnvägskonstruktionen placeras på fastigheten eller området. På placeringen tillämpas det som bestäms i 163 § i markanvändnings- och bygglagen.

Om överenskommelse inte nås om ersättningarna för placeringen, ska ersättningsfrågorna behandlas och avgöras vid en järnvägsförrättning.

5 kap

Förvärv av områden samt ersättningar

43 §

Järnvägsförrättning

5 kap

Förvärv av områden samt ersättningar

43 §

Järnvägsförrättning

Om underhållet eller förbättringen av järnvägen har förändrat järnvägsområdets omfattning, och ändringarna inte har behandlats vid en fastighetsförrättning, kan det för att utreda saken verkställas en järnvägsförrättning trots att det inte finns någon järnvägsplan. En sådan förrättning kan gälla endast sådana ändringar i ett järnvägsområde som har uppkommit före år 2007. Banhållaren eller den fastighetsägare vars område ändringen gäller kan ansöka om järnvägsförrättning. Om järnvägsområdet till följd av ändringen har utvidgats över den gräns som tidigare bestämts för området, bestäms vid denna förrättning en ny gräns för järnvägsområdet, vid behov enligt banhållarens anvisning, och det tillskottsområdet som uppkommit övergår i banhållarens ägo efter att förrättningen vunnit laga kraft. Vid förrättningen behandlas er-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

sättningar för förluster som föranletts av en utvidgning eller någon annan ändring av järnvägsområdet samt andra nödvändiga frågor. Räntan på ersättningarna beräknas i enlighet med 69 § från den tidpunkt då järnvägsförrättningen avslutas och värdetidpunkten för ersättningen bestäms i enlighet med 67 §.

43 a §

Rätt att föra talan vid en järnvägsförrättning

Det som i detta kapitel bestäms om banhållaren då denne ansöker om en järnvägsförrättning eller vägförrättning för en enskild väg eller för talan vid en järnvägsförrättning gäller den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen när det är fråga om ärenden som berör bannätet.

43 b §

Hur landsväg beaktas vid en järnvägsförrättning

De ändringar som anvisats beträffande en landsväg i en sådan järnvägsplan som avses i 25 b § behandlas och avgörs vid järnvägsförrättningen. Av de områden som löses in för järnvägs- och landsvägsändamål bildas separata inlösningsenheter. I övrigt regleras inlösningsenheten som berör landsvägar samt ersättningar i 5 kap. i landsvägslagen.

46 §

Besittningstagande

Det järnvägsområde och vägområde som anvisats i en järnvägsplan och de övriga områden som i järnvägsplanen anvisats banhållaren samt de rättigheter som grundas tas i banhållarens besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdesyn i samband med järnvägsförrättningen. De vägområden som anvisats i järnvägsplanen tas i banhållarens besittning till dess att vägen har anlagts och

46 §

Besittningstagande

Det järnvägsområde och vägområde som anvisats i en järnvägsplan och de övriga områden som i järnvägsplanen anvisats banhållaren samt de rättigheter som grundas tas i banhållarens besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdesyn i samband med järnvägsförrättningen. De områden som i en järnvägsplan anvisats *för en enskild väg* tas i banhållarens besittning *för den tid vägen an-*

Gällande lydelse

tagits emot. I samband med besittningstagandet får banhållaren rätt att använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i järnvägsplanen utan hinder av andra rättigheter som hänför sig till fastigheten.

Om besittningstagandet medför förlust av bostad eller försämrad utkomst på grund av att idkande av näring eller utövande av yrke försvåras eller någon annan påföljd som avses i 57 § 2 mom. i 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 första förrättningen har betalats till den som saken gäller.

Vid en sådan banförbättring som avses i 14 § 2 mom. och som bedöms ha ringa verkningar kan besittningstagandet ske enligt samtycke. Efter besittningstagandet skall banhållaren dock utan dröjsmål ansöka om järnvägsförrättning.

Om överenskommelse inte nås om att avlägsna eller flytta egendom från ett område som tagits i besittning, skall banhållaren för ägaren eller innehavaren av den egendom som skall avlägsnas sätta ut en skälig och med tanke på byggarbetet lämplig tidsfrist, efter vars utgång egendomen avlägsnas av banhållaren. Banhållaren skall i sådana fall, innan egendomen avlägsnas, i mån av möjlighet underrätta egendomens ägare eller innehavare om detta.

Om byggnader, upplag eller anordningar eller träd, växande gröda eller annan växtlighet måste avlägsnas eller flyttas från ett område som har upplåtits eller skall upplåtas för banhållaren, skall utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren åsamkas på grund av avlägsnandet eller flyttningen ersättas.

Föreslagen lydelse

läggs. I samband med besittningstagandet får banhållaren rätt att använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i järnvägsplanen, trots andra rättigheter som hänför sig till fastigheten. *Det besittningstagande som avses i detta moment kan också ske stegvis, i enlighet med banhållarens anvisningar.*

Om besittningstagandet medför förlust av bostad eller försämrad utkomst på grund av att idkande av näring eller utövande av yrke försvåras eller någon annan påföljd som avses i 57 § 2 mom. i 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 första förrättningen har betalats till den som saken gäller.

Vid en sådan banförbättring som avses i 14 § 2 mom. och som bedöms ha ringa verkningar kan besittningstagandet ske enligt samtycke. Efter besittningstagandet ska banhållaren dock utan dröjsmål ansöka om en järnvägsförrättning.

Om överenskommelse inte nås om att avlägsna eller flytta egendom från ett område som tagits i besittning, ska banhållaren för ägaren eller innehavaren av den egendom som ska avlägsnas sätta ut en skälig och med tanke på byggarbetet lämplig tidsfrist, efter vars utgång egendomen avlägsnas av banhållaren. Banhållaren ska i sådana fall, innan egendomen avlägsnas, i mån av möjlighet underrätta egendomens ägare eller innehavare om detta.

Om byggnader, upplag eller anordningar eller träd, växande gröda eller annan växtlighet måste avlägsnas eller flyttas från ett område som har upplåtits eller ska upplåtas för banhållaren, ska utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren åsamkas på grund av avlägsnandet eller flyttningen ersättas.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

46 a §

Överlåtelse av en enskild väg

En sådan enskild väg som avses i 46 § 1 mom. överläts till väghållaren vid den tidpunkt som banhållaren bestämmer, efter att det vid järnvägsförrättningen har fattats beslut om vägdelägarna och om hur ansvaret för vägens underhåll fördelas mellan delägarna. Detta är fallet även om förrättningen är föremål för ändringssökande. För att vägen ska kunna överlåtas är det möjligt att fatta ett temporärt beslut om vägdelägarna och om fördelningen av ansvaret för underhållet under den tid järnvägsförrättningen pågår.

47 §

Fastställande av föremålet för inlösnings- och uppkomst av äganderätt till järnvägsområdet

I ett beslut om inlösen fastställs föremålet för inlösnings- och uppkomst av äganderätt till järnvägsområdet enligt järnvägsplanen eller ett skriftligt samtycke enligt 14 § 2 mom., vid behov enligt Trafikverkets anvisning. En mindre avvikelse från järnvägsplanen kan göras av särskilda skäl.

Ett område som fastställts som järnvägsområde övergår i banhållarens ägo efter att beslutet om inlösen har vunnit laga kraft.

Ett järnvägsområde som kommit i banhållarens ägo ombildas till en inlösningsenhet. Ett sådant område kan med banhållarens samtycke anslutas till en inlösningsenhet som redan tillhör banhållaren eller som bildas för banhållaren. För den som äger en privat spår- eller anläggning bildas en annan fastighet.

48 §

Grundande av nyttjanderätt

Om ett järnvägsområde på en fastighetsområde placeras i en tunnel, på en bro, på en damm, ovanpå eller under en betongplatta eller när det i en plan med rättsverkningar anvisats byggande ovanför eller under banan, grundas för banhållaren nyttjanderätt till järnvägsområdet enligt 3 § i inlösningslagen enligt vad som bestäms i järnvägsplanen, i

47 §

Fastställande av föremålet för inlösnings- och uppkomst av äganderätt till järnvägsområdet

I ett beslut om inlösen fastställs föremålet för inlösnings- och uppkomst av äganderätt till järnvägsområdet enligt järnvägsplanen eller ett skriftligt samtycke enligt 14 § 2 mom., vid behov enligt *banhållarens* anvisning. En mindre avvikelse från järnvägsplanen kan göras av särskilda skäl.

Ett område som fastställts som järnvägsområde övergår i banhållarens ägo efter att beslutet om inlösen har vunnit laga kraft.

Ett järnvägsområde som kommit i banhållarens ägo ombildas till en inlösningsenhet. Ett sådant område kan med banhållarens samtycke anslutas till en inlösningsenhet som redan tillhör banhållaren eller som bildas för banhållaren. För den som äger en privat spår- eller anläggning bildas en annan fastighet.

48 §

Grundande av nyttjanderätt

Om en järnväg på en fastighetsområde byggs i en tunnel, på en bro eller på en damm eller på ett sådant område som i detaljplanen i första hand har anvisats för andra användningsändamål än som ett sådant trafikområde för järnvägar som avses i 83 § 3 mom. i mark- och bygglagen, grundas för banhållaren istället för äganderätt nyttjande-

Gällande lydelse

stället för äganderätt enligt 47 § 2 mom. Om banan dras över ett område som ligger inom en inlösningsenhet som inte ägs av banhållaren och som fortfarande används för det ändamål för vilket det har inlösts, grundas för banhållaren nyttjanderätt till järnvägsområdet enligt 3 § i inlösningslagen.

Efter att beslutet om inlösen har vunnit laga kraft uppkommer för banhållaren en sådan nyttjanderätt till ett biområde som motsvarar områdets användningsändamål.

57 §

Utvidgning av inlösen

Om användningen av en fastighet eller en del av en fastighet orsakas betydande olägenhet på grund av splittring, minskad ägoareal, ändrade vägrätter eller förbud enligt 37 eller 38 § som orsakas av ett järnvägsområde eller av någon annan därmed jämförbar orsak, och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoregleringar, har fastighetens ägare rätt att kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten.

Banhållaren 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 trafikförbindelse i stället för den förbindelse som järnvägsområdet skär av skulle vara anmärkningsvärt stora i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

Föreslagen lydelse

rätt till järnvägsområdet enligt 3 § i inlösningslagen, på det sätt som bestäms i järnvägsplanen. Om järnvägen byggs över ett område som ligger inom en inlösningsenhet som inte ägs av banhållaren och som fortfarande används för det ändamål för vilket det har inlösts, grundas för banhållaren nyttjanderätt till järnvägsområdet enligt 3 § i inlösningslagen.

Efter att beslutet om inlösen har vunnit laga kraft uppkommer för banhållaren en sådan nyttjanderätt till ett biområde som motsvarar områdets användningsändamål.

57 §

Utvidgning av inlösen

Om användningen av en fastighet eller en del av en fastighet orsakas betydande olägenhet på grund av splittring, minskad ägoareal, ändrade vägrätter eller förbud enligt 37 eller 38 § som orsakas av ett järnvägsområde eller av någon annan därmed jämförbar orsak, och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoregleringar, har fastighetens ägare rätt att kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten. *Om byggandet av en järnväg annars orsakar betydande skada eller olägenhet för användningen av en fastighet eller en del av en fastighet, har fastighetens ägare rätt att istället för ersättning kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den. Banhållaren har rätt att lösa in fastigheten eller en del av den, om ersättningen för olägenhet eller skadeståndet skulle vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.*

I järnvägsplanen kan banhållaren ges rätt att lösa in en fastighet eller en del av den, om kostnaderna för att undanröja eller minska de skadliga verkningar som järnvägen medför för fastigheten eller en del av den, eller kostnaderna för att ordna en ny trafikförbindelse i stället för den förbindelse som järnvägen skär av, skulle vara betydande i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen. Av järnvägsplanen ska det i detta fall framgå hur stora kostnaderna för undanröjandet eller minskandet av de skadliga verkningarna eller

Gällande lydelse

Av de fastigheter eller fastighetsdelar som löses in med stöd av 1 och 2 mom. kan, med iakttagande i tillämpliga delar av 49 a § 1 mom. i inlösningslagen, bildas en eller flera inlösningsenheter som är separata från järnvägsområdet.

65 §

Övriga ersättningar och järnvägsförrättning som gäller ersättningar

Om byggandet eller användningen av en järnväg orsakar en fastighet annan skada eller olägenhet än vad som avses i detta kapitel, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av banhållaren. Om överenskommelse om ersättningen inte nås, avgörs frågan om ersättning vid en järnvägsförrättning.

Om en ersättnings- eller inlösningsfråga som följer av denna lag tas till behandling i annat fall än vid en järnvägsförrättning eller om ersättningen kan bestämmas först sedan järnvägsförrättningen har avslutats och överenskommelse inte nåts om ersättningarna, skall ersättningsfrågan avgöras vid en järnvägsförrättning.

Den i 1 och 2 mom. nämnda järnvägsförrättningen kan företas på ansökan av banhållaren eller den som yrkar ersättning.

70 §

Utbetalning av ersättning som är stridig

Om banhållaren anför besvär över ersättningar som bestämts vid en järnvägsförrättning behöver den del av ersättningen som bestridits *inte* deponeras. Ersättningstagaren är dock berättigad att få den tvistiga delen av ersättningen genom att ställa en säkerhet som banhållaren godkänner, för återbetalning av den tvistiga delen jämte sex procents årlig ränta på detta belopp beräknad från den dag

Föreslagen lydelse

för anordnandet av en ny trafikförbindelse är i jämförelse med värdet på fastigheten eller fastighetsdelen.

Av de fastigheter eller fastighetsdelar som löses in med stöd av 1 eller 2 mom. kan det, med iakttagande av 49 a § 1 mom. i inlösningslagen, bildas en eller flera inlösningsenheter som är separata från järnvägsområdet.

65 §

Övriga ersättningar och järnvägsförrättning som gäller ersättningar

Om en järnväg orsakar en fastighet någon annan skada eller olägenhet än vad som avses i detta kapitel, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av banhållaren. *Då skadan eller olägenheten är betydande, har fastighetens ägare rätt att kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för sin förlust.* Om överenskommelse om ersättningen eller inlösningsfrågan inte nås, ska frågan avgöras vid en järnvägsförrättning.

Om en ersättnings- eller inlösningsfråga som följer av denna lag tas till behandling i annat fall än vid en järnvägsförrättning eller om ersättningen kan bestämmas först sedan järnvägsförrättningen har avslutats och överenskommelse inte nåts om ersättningarna, ska ersättningsfrågan avgöras vid en järnvägsförrättning.

Den i 1 och 2 mom. nämnda järnvägsförrättningen kan företas på ansökan av banhållaren eller den som yrkar på ersättning.

70 §

Deponering av ersättning som är stridig

Om banhållaren anför besvär över ersättningar som bestämts vid en järnvägsförrättning *får* den del av ersättningen som bestridits deponeras. *På deponeringen tillämpas i övrigt det som bestäms i 52 § 2 och 3 mom. och 70 § i inlösningslagen.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

då medlen lyfts.

74 §

74 §

Ersättningsfria överlåtelse

Ersättningsfria överlåtelse

Staten har inte rätt att av Trafikverket få ersättningar enligt denna lag. Affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1185/2002) har dock rätt att få ersättningar. Statsrådet kan av särskilda skäl fatta annat beslut om statens rätt till ersättning.

Staten har inte rätt att av Trafikverket få ersättningar enligt denna lag. Affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1062/2010) har dock rätt att få ersättningar. Statsrådet kan av särskilda skäl fatta annat beslut om statens rätt till ersättning.

6 kap

6 kap.

Nedläggning av järnväg och indragning av dess biområde

Nedläggning av järnväg och indragning av dess biområde

80 §

80 §

Överlåtelse av järnvägsområde i samband med nedläggning av järnväg

Överlåtelse av järnvägsområde i samband med nedläggning av järnväg

Trafikverket överlåter ett järnvägsområde med stöd av ett beslut som avses i 78 eller 79 §, om det inte är motiverat att verket fortsätter att förvalta området. Vid överlåtelse av områden följs det förfarande som föreskrivs i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002).

Trafikverket överlåter ett järnvägsområde med stöd av ett beslut som avses i 78 eller 79 §, om det inte är motiverat att verket fortsätter att förvalta området. Vid överlåtelse av områden följs det förfarande som föreskrivs i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002).

Trafikverket kan i en järnvägsplan besluta att kostnadsfritt avstå från ett järnvägsområde, om järnvägen har lagts ned och området är av ringa värde eller betydelse. Järnvägsområdet överförs till de angränsande fastigheterna längs mittlinjen av det område som ett eller flera av banans spåranslagningar bildar. Vid rågång på det tidigare järnvägsområdet får en rå rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så att till arealen små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, överförs från en fastighet till en annan. Inom ett detaljplaneområde eller ett område för vilket kommunen beslutat utarbeta en detaljplan övergår ett järnvägsområde dock i kommunens ägo.

I en järnvägsplan som gäller nedläggning av en järnväg kan man besluta att utan ersättning avstå från ett järnvägsområde, om området är av ringa värde eller betydelse. Järnvägsområdet överförs till de angränsande fastigheterna längs mittlinjen av det område som ett eller flera av banans spåranslagningar bildar. Vid rågång på det tidigare järnvägsområdet får en rå rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så att till arealen små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, överförs från en fastighet till en annan. Inom ett detaljplaneområde eller ett område för vilket kommunen beslutat utarbeta en detaljplan övergår ett järnvägsområde dock i kommunens ägo.

När en järnväg har lagts ned och det inte har bestämts att järnvägsområdet ska använ-

När en järnväg har lagts ned och det inte har bestämts att järnvägsområdet ska använ-

Gällande lydelse

das för andra banhållningsbehov eller när Trafikverket drar in användningen av järnvägsområdet för andra behov, upphör den nyttjanderätt enligt 48 § 1 mom. som hänfört sig till området.

I järnvägsplanen ska det bestämmas från vilken tidpunkt området upphör att vara järnväg.

83 §

Indragning av biområde

Trafikverket drar in ett biområde, om det inte längre behövs för det ändamål som det har anlagts för. *Beträffande förfarandet vid indragning av ett biområde gäller i tillämpliga delar vad som bestäms om järnvägsplaner.* När ett biområde dras in upphör samtidigt den nyttjanderätt som hänfört sig till området.

Om indragningen av ett biområde för någon medför sådan nytta som inte ska anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta Trafikverket för den erhållna nyttan. Om överenskommelse om ersättningen inte nås ska frågan avgöras vid järnvägsförrättning.

Vad som i 1 och 2 mom. bestäms om biområde tillämpas också på ett sådant område som är jämförbart med biområde enligt denna lag och till vilket banhållaren fått nyttjanderätt genom inlösen före denna lags ikraftträdande.

Föreslagen lydelse

das för andra banhållningsbehov eller när Trafikverket drar in användningen av järnvägsområdet för andra behov, upphör den nyttjanderätt enligt 48 § 1 mom. som hänfört sig till området.

I järnvägsplanen ska det bestämmas från vilken tidpunkt området upphör att vara järnväg.

83 §

Indragning av biområde

Banhållaren drar in ett biområde, om det inte längre behövs för det ändamål som det har anlagts för. När ett biområde dras in upphör samtidigt den nyttjanderätt som hänfört sig till området. *Efter att biområdet har dragits in ska banhållaren utan dröjsmål ansöka om en järnvägsförrättning.*

Om indragningen av ett biområde för någon medför sådan nytta som inte ska anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta *banhållaren* för den erhållna nyttan. Om överenskommelse om ersättningen inte nås ska frågan avgöras vid *en sådan* järnvägsförrättning *som avses i 1 mom.*

Vad som i 1 och 2 mom. bestäms om biområde tillämpas också på ett sådant område som är jämförbart med biområde enligt denna lag och till vilket banhållaren fått nyttjanderätt genom inlösen före denna lags ikraftträdande.

85 a §

Överlåtelse av delar av ett järnvägsområde

På Trafikverkets rätt att i andra situationer än i samband med nedläggning av en järnväg överlåta ett järnvägsområde som är obehövligt med avseende på banhållningen tillämpas det som bestäms i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap

7 kap

Särskilda bestämmelser

Särskilda bestämmelser

86 §

Straff

Den som

1) bryter mot ett förbud eller föreläggande som anges i eller meddelas med stöd av 17, 31–33 eller 40 § eller handlar i strid med ett tillstånd som har meddelats med stöd av dessa lagrum och i strid med villkoren i tillståndet, eller

2) uppsåtligen eller av grov oaktsamhet handlar i strid med ett förbud som anges i eller har meddelats med stöd av 21 § 2 mom. eller 37–39 §,

skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för överträdelse av bestämmelserna i banlagen dömas till böter.

(Upphävs)

87 §

Administrativa tvångsmedel

Regionförvaltningsverket kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. Regionförvaltningsverket kan också bestämma att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. Regionförvaltningsverket kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. I ett ärende som gäller vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande tillämpas viteslagen.

Om en brådskande åtgärd krävs för att avlägsna en fara som omedelbart hotar trafiken eller om det är fråga om rättelse av en olovlig åtgärd som riktar sig mot ett järnvägsområde, har Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket rätt att vidta åtgärden eller rätta till den olovliga åtgärden på bekostnad av den som är skyldig att rätta till den.

87 §

Administrativa tvångsmedel

Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. *Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket* kan också bestämma att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. *Trafikverket eller Trafiksäkerhetsverket* kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. I ett ärende som gäller vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande tillämpas viteslagen.

Om en brådskande åtgärd krävs för att avlägsna en fara som omedelbart hotar trafiken eller om det är fråga om rättelse av en olovlig åtgärd som riktar sig mot ett järnvägsområde, har Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket rätt att vidta åtgärden eller rätta till den olovliga åtgärden på bekostnad av den som är skyldig att rätta till den.

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

Om någon hindrar Trafiksäkerhetsverket eller Trafikverket att utföra ett tjänsteuppdrag som avses i 2 mom. eller ett utredningsarbete som avses i 9 § 1 mom., ska polisen på Trafiksäkerhetsverkets eller Trafikverkets begäran ge handräckning.

Föreslagen lydelse

Om någon hindrar Trafiksäkerhetsverket eller Trafikverket att utföra ett tjänsteuppdrag som avses i 2 mom. eller ett utredningsarbete som avses i 9 § 1 mom., ska polisen på Trafiksäkerhetsverkets eller Trafikverkets begäran ge handräckning.

88 a §

Avgifter

För ett tillstånd som banhållningsmyndigheten beviljat med stöd av denna lag tas det ut en avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgiften utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

89 §

Underhåll av plankorsning och därtill anslutten väg samt broar

Banhållaren underhåller plankorsningen mellan en väg och en järnväg över hela betongplattan. Väghållaren svarar för vinterunderhållet av vägen.

På egen bekostnad placerar banhållaren ut och underhåller varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning och som placerats på en väg vid en plankorsning med en järnväg, om inte något annat avtalas om kostnadsansvaret. När en ny väg på väghållarens initiativ byggs på ett järnvägsområde, placerar väghållaren eller gatuhållaren på egen bekostnad ut varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning. På egen bekostnad placerar väghållaren ut och underhåller vägmärken som varnar för järnvägen.

För underhåll av broar som korsar en landsväg och en järnväg svarar den som underhåller trafikleden och som svarar för den trafikled som korsar en annan trafikled, om det inte avtalas om något annat. Parterna kommer sinsemellan överens om underhållet av gemensamma broar för en landsväg och en järnväg.

Vad som i denna paragraf bestäms om väghållare gäller i tillämpliga delar också gatu-

89 §

Underhåll av plankorsning och därtill anslutten väg samt broar

Banhållaren underhåller plankorsningen mellan en väg och en järnväg över hela betongplattan. Väghållaren svarar för vinterunderhållet av vägen.

Banhållaren sätter upp och underhåller på egen bekostnad trafikljus, avstängnings- och varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning, vilka satts upp på en väg vid en plankorsning med en järnväg, om inte något annat avtalas om kostnadsansvaret. Genom en ömsesidig överenskommelse mellan väghållaren och banhållaren kan banhållaren även sätta upp vägmärken som anger obligatoriskt stannande.

När en ny väg på väghållarens initiativ byggs på ett järnvägsområde, svarar väghållaren på egen bekostnad för uppsättandet av trafikljus, avstängnings- och varningsanordningar samt vägmärken.

Väghållaren sätter upp och underhåller på egen bekostnad vägmärken som varnar för en

Gällande lydelse

hållare.

Föreslagen lydelse

plankorsning med en järnväg samt avståndsmärken för plankorsningen.

För underhåll av broar som korsar en landsväg och en järnväg svarar den som underhåller trafikleden och som svarar för den trafikled som korsar en annan trafikled, om det inte avtalas om något annat. Parterna kommer sinsemellan överens om underhållet av gemensamma broar för en landsväg och en järnväg.

För uppsättandet av trafikanordningar som avses i 2–4 mom. behövs inte sådant samtycke av kommunen som avses i 51 § 2 mom. i vägtrafiklagen.

89 a §

Vissa skadeståndsärenden

Ersättningsyrkanden som hänför sig till sak- eller förmögenhetsskador som inträffat inom bannätet inom ett serviceområde för järnvägstrafik behandlas och avgörs av närings-, trafik- och miljöcentralen.

90 §

Delgivning och delfående av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan samt förlängning av deras giltighetstid skall delges offentligt. Banhållaren skall i syfte att delge beslutet sända beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet till den kommun som saken gäller. Kommunen skall *på det sätt som bestäms i 64 § i kommunallagen (365/1995)* meddela att beslutet och handlingarna är framlagda. Beslutet och handlingarna skall vara offentligt framlagda i kommunen i 30 dagar. Delfäendet anses ha skett när beslutet lades fram offentligt.

Ett sådant beslut om godkännande av en järnvägsplan 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 finns i lagen om elektronisk

90 §

Delgivning och delfående av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan samt förlängning av deras giltighetstid ska delges offentligt. Banhållaren ska i syfte att delge beslutet sända beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet till den kommun som saken gäller. Kommunen ska meddela att beslutet och handlingarna är framlagda *på det sätt som kommunala tillkännagivanden offentliggörs i kommunen enligt kommunallagen (410/2015)*. Beslutet och handlingarna ska vara offentligt framlagda i kommunen under 30 dagar. Delfäendet anses ha skett när beslutet lades fram offentligt.

Ett sådant beslut om godkännande av en järnvägsplan 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 finns i lagen om elektronisk

RP 49/2016 rd

Gällande lydelse

kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

92 §

Ändringssökande

Beslut som har fattats med stöd av denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Besvär över banhållarens beslut i de fall som avses i 17, 40 och 41 § i denna lag anförs hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets plankorsningen *eller fastigheten* i fråga finns.

Förvaltningsdomstolens beslut i ett ärende som gäller godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan får överklagas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen. Över andra beslut av förvaltningsdomstolen får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföras besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

En sådan lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse som är registrerad har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsområde anföras besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens verksamhetsområde.

Besvär som gäller ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan som ska anses vara av samhälls- eller vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid järnvägsförrättningar finns i 77 §.

94 §

Föreslagen lydelse

kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

92 §

Ändringssökande

Beslut som har fattats med stöd av denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Besvär över banhållarens beslut i de fall som avses i 18 § 4 mom. och 2 a kap. anförs hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets plankorsningen i fråga finns, *samt i de fall som avses i 40 och 41 § hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets fastigheten i fråga finns.*

Beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföras besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

En sådan lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse som är registrerad har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsområde anföras besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens verksamhetsområde.

Besvär som gäller ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan som ska anses vara av samhälls- eller vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid järnvägsförrättningar finns i 77 §.

94 §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Omedelbar verkställighet av beslut

Omedelbar verkställighet av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan och ett beslut om förlängning av giltighetstiden för en utredningsplan kan verkställas trots besvär, om fullföljdsdomstolen inte bestämmer något annat.

I ett beslut som Trafikverket meddelar med stöd av 41 § 2 mom. kan bestämmas att beslutet får verkställas trots besvär.

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan och ett beslut om förlängning av *planens giltighetstid* kan verkställas trots besvär, om fullföljdsdomstolen inte bestämmer något annat.

I ett beslut som *banhållaren* meddelar med stöd av 18 § 4 mom. eller 41 § 2 mom. kan det bestämmas att beslutet får verkställas trots besvär.

95 §

95 §

Kungörelse

Kungörelse

Ska kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende delges offentligt enligt denna lag och har inte bestämmelser om på vilket sätt delgivningen ska ske utfärdats särskilt, ska *Trafikverket* informera om ärendet genom att i minst 30 dagar kungöra det på anslagstavlan i kommunen i fråga enligt vad som bestäms i lagen om offentliga kungörelser (34/1925). Angående offentliggörande av kungörelsen ska 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.

Ska kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende delges offentligt enligt denna lag och har inte bestämmelser om på vilket sätt delgivningen ska ske utfärdats särskilt, ska *man informera* om ärendet genom att i minst 30 dagar kungöra det på *det sätt som kommunala tillkännagivanden offentliggörs i kommunen*. Angående offentliggörande av kungörelsen ska det 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. *Delgivningen anses ha ägt rum den sjunde dagen efter att kungörelsen offentliggjorts, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.*

96 §

96 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Bestämmelser om fastställande av frisiktsområden för banor utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

(2 mom. upphävs)

*Denna lag träder i kraft den 20 .
Sådana ärenden om förlängning av giltighetstiden för en järnvägsplan som är anhängiga hos kommunikationsministeriet vid*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*ikraftträdandet av denna lag samt skade-
ståndsärenden enligt 89 a § som är anhäng-
iga hos Trafikverket vid ikraftträdandet av
denna lag behandlas och avgörs enligt de be-
stämmelser som gällde vid ikraftträdandet.*

*Utredningsplaner och järnvägsplaner som
har börjat utarbetas före ikraftträdandet av
denna lag behandlas och avgörs enligt de be-
stämmelser som gällde vid ikraftträdandet.
På godkännandet av planerna tillämpas dock
28 § i denna lag.*

*Denna lag tillämpas på frågor som ska av-
göras vid järnvägsförrättningar som inletts
före ikraftträdandet av denna lag, när frå-
gorna tas till avgörande vid förrättningen ef-
ter ikraftträdandet av denna lag. Lagens 43 a
§ tillämpas dock bara på sådana järnvägs-
förrättningar och vägförrättningar för en-
skilda vägar beträffande vilka ansökan läm-
nas in efter ikraftträdandet av denna lag.*

*Denna lag tillämpas också på sådana an-
sökningar om tillstånd för plankorsning och
tillstånd enligt 28 c § att korsa en järnväg
som är anhängiga hos Trafikverket vid ikraft-
trädandet av denna lag.*

3.

Lag

om ändring av 51 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (267/1981) 51 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 117/1992 och 1291/2009, som följer:

Gällande lydelse

51 §

Uppsättande av trafikordning

En trafikordning uppsätts på landsväg av väghållningsmyndigheten. Kommunen uppsätter trafikordningen på gata, byggnadsplaneväg, torg och annat trafikområde av motsvarande slag. Innan en sådan trafikordning som är avsedd att vara bestående uppsätts ska kommunen ge polisen tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

På annan än i 1 mom. avsedd väg uppsätts trafikordning av väghållaren, sedan denne fått kommunens samtycke, vilket dock inte utan giltig orsak får förvägras. Samtycke erfordras inte för uppsättande av tillfälliga vägmärken som är behövligen på grund av vägens skick eller arbete som utförs på eller invid vägen.

Beslut om användning av vägmärke som anger tätort fattas av kommunen, efter att i fråga om landsvägar ha hört väghållningsmyndigheten. Vägmärket uppsätts på landsvägar av väghållningsmyndigheten och på andra vägar av kommunen.

Vägmärke som anger plankorsning med järnväg samt trafikljus och avstängnings- och varningsanordningar vid plankorsning sätts upp av den som underhåller järnvägen.

Föreslagen lydelse

51 §

Uppsättande av trafikordning

En trafikordning uppsätts på landsväg av väghållningsmyndigheten. Kommunen uppsätter trafikordningen på gata, byggnadsplaneväg, torg och annat trafikområde av motsvarande slag. Innan en sådan trafikordning som är avsedd att vara bestående uppsätts ska kommunen ge polisen tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

På annan än i 1 mom. avsedd väg uppsätts trafikordning av väghållaren, sedan denne fått kommunens samtycke, vilket dock inte utan giltig orsak får förvägras. Samtycke erfordras inte för uppsättande av tillfälliga vägmärken som är behövligen på grund av vägens skick eller arbete som utförs på eller invid vägen.

Beslut om användning av vägmärke som anger tätort fattas av kommunen, efter att i fråga om landsvägar ha hört väghållningsmyndigheten. Vägmärket uppsätts på landsvägar av väghållningsmyndigheten och på andra vägar av kommunen.

I andra fall än då en ny väg byggs på väghållarens initiativ, sätter banhållaren upp trafikljus, avstängnings- och varningsanordningar samt vägmärken som anger plankorsning vid plankorsningen med järnvägen. Genom en ömsesidig överenskommelse mellan väghållaren och banhållaren kan banhållaren även sätta upp vägmärken som anger obligatoriskt stannande.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 86 a § i markanvändnings- och bygglagen

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) 86 a §, sådan den lyder i lag 504/2005, som följer:

Gällande lydelse

86 a §

Ändring av landsväg till gata

En landsväg som i en detaljplan har anvisats som gata ändras genom gatuhållningsbeslut *av kommunen* till gata. Gatuhållningsbeslutet skall fattas så att de omfattar ändamålsenliga enheter med hänsyn till underhållskraven och markanvändningen samt väg- och gatunätet.

En landsväg upphör när ett gatuhållningsbeslut som avses i 1 mom. träder i kraft och landsvägens vägområde övergår samtidigt i kommunens ägo.

Föreslagen lydelse

86 a §

Ändring av landsväg till gata

En landsväg som i en detaljplan har anvisats som gata ändras genom ett gatuhållningsbeslut till gata. Landsvägen upphör då gatuhållningsbeslutet har fattats.

En landsväg som i en detaljplan har anvisats som något annat än gata upphör då det gatuhållningsbeslut som gäller byggande eller förbättrande av en gata som är avsedd att förmedla dess trafik har fattats.

De gatuhållningsbeslut som avses i 1 och 2 mom. ska fattas så att de omfattar ändamålsenliga enheter med hänsyn till underhållskraven och markanvändningen samt väg- och gatunätet.

När en landsväg upphör med stöd av 1 eller 2 mom. upphör samtidigt väghållarens rätt till landsvägens vägområde.

Denna lag träder i kraft den 20 .