

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om genomförande av landskapsreformen inom sektorn för trafik och transport

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås lagstiftning om överföringen av de trafikuppgifter och den personal och egendom som avses i landskapslagen från staten till landskapen samt lagstiftning om överföringen av vissa uppgifter och personal från närings-, trafik- och miljöcentralerna till Trafikledsverket och trafikstyrningsbolaget. Propositionen hänför sig till den regeringsproposition med förslag till lagstiftning om inrättande av landskap och om en reform av ordnandet av social- och hälsovården som överlämnats till riksdagen.

Närings-, trafik- och miljöcentralerna upphör med sin verksamhet vid utgången av 2020 och landskapen inleder sin verksamhet vid ingången av 2021. Merparten av uppgifterna vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden överförs till landskapen. I de lagförslag som ingår i propositionen genomförs de behörighetsöverföringar som följer av detta, framför allt i fråga om väghållning, trafiksystemplanering samt ordnande av offentlig persontrafik inom väg-, järnvägs- och flygtrafiken. Genom de föreslagna lagarna överförs dessutom nationellt centraliserade uppgifter till Trafikledsverket och preciseras Transport- och kommunikationsverkets samt Trafikledsverkets uppgifter inom trafiksystemplaneringen. Ansvaret för organiseringen av de tjänster och uppgifter som ingår i propositionen överförs till landskapen vid ingången av 2021. Också de föreslagna ändringarna av organisationen av statsförvaltningen som gäller inrättandet av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet genomförs vid ingången av 2021.

Landskapen ska i fortsättningen sköta väghållningsuppgifter inom högst nio väghållningsområden i enlighet med de avtal som ingås med staten. Trafikledsverket ska fortfarande vara väghållare och ansvara för de uppgifter som ankommer på ägaren av landsvägsnätet. Finansieringen av de väghållningsuppgifter som handhas av landskapen ska ordnas genom särskild finansiering. Landskapen ska också ansvara för utarbetandet av landskapets trafiksystemplan.

Största delen av lagförslagen i propositionen har ingått i den regeringsproposition med förslag till lag om ändring av landsvägslagen och till vissa lagar som har samband med den som överlämnades till riksdagen våren 2018. På grund av den ändrade tidtabellen för landskapsreformen förkastade riksdagen de lagförslag som gällde landskapsreformen, men godkände till övriga delar ändringsförslagen. De lagförslag som förkastades i den propositionen överlämnas nu delvis ändrade för ny behandling. I propositionen har man dessutom tagit in de ändringar av benämningar och behörighet som följer av kommunikationsministeriets ämbetsverksreform samt förslag till lagar om ändring av vägtrafiklagen och lagen om enskilda vägar. Förslagen till ändringar av lagen om enskilda vägar hänför sig till skötseln av myndighetsuppgifter samt statsunderstöd. Propositionen stöder regeringsprogrammets mål för smidigare författningar och bättre lagstiftning.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2021. Lagen om införande av lagstiftningen om genomförande av landskapsreformens transportuppgifter och den bestämmelse i lagen om trafiksystem och landsvägar enligt vilken tillstånd av Trafikledsverket inte krävs för placering av trafikordning på landsvägens vägområde, när det är fråga om ordnande av trafikstyrning som ankommer på väghållaren genom serviceavtal, avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	5
1 INLEDNING.....	5
2 NULÄGE	5
2.1 Lagstiftning och praxis.....	5
2.2 Ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde	16
2.3 Landskapsreformen	21
2.4 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet.....	25
2.4.1 Sverige.....	25
2.4.2 Norge	26
2.4.3 Danmark	27
2.5 Bedömning av nuläget	28
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	30
3.1 Målsättning	30
3.2 Alternativ	31
3.3 De viktigaste förslagen.....	34
3.3.1 Lagen om trafiksystem och landsvägar	34
3.3.2 Lagen om enskilda vägar	40
3.3.3 Banlagen, offentlig persontrafik, flygtrafik, flygplatser och mobilitetsstyrning samt andra ändringsförslag som hänför sig till landskapsreformen	41
3.3.4 Finansiering	42
3.3.5 Sammanfattning av de uppgifter som överförs.....	43
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	44
4.1 Ekonomiska konsekvenser	44
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	47
4.3 Konsekvenser för personalen	52
4.4 Konsekvenser för jämställdheten mellan könen	58
4.5 Konsekvenser för miljön.....	58
4.6 Övriga samhällsliga konsekvenser.....	59
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	60
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	61
DETALJMOTIVERING	63
1 LAGFÖRSLAG	63
1.1 Lagen om flyttning av fordon	63
1.2 Luftfartlagen	63
1.3 Lagen om Transport- och kommunikationsverket.....	64
1.4 Lagen om trafiksystem och landsvägar.....	64
1.5 Lagen om transportservice.....	83
1.6 Miljöskyddslagen för sjöfarten	85
1.7 Sjölagen.....	86
1.8 Banlagen	86
1.9 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget	88
1.10 Lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation.....	88
1.11 Vägtrafiklagen.....	88
1.12 Lagen om transport av farliga ämnen	88

RP 289/2018 rd

1.13	Lagen om Trafikledsverket	88
1.14	Lagen om enskilda vägar	90
1.15	Lag om införande av lagstiftningen om genomförande av landskapsreformen inom sektorn för trafik och transport.....	92
2	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	106
3	IKRAFTTRÄDANDE	106
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	106
	LAGFÖRSLAG	114
	1. Lag om ändring av lagen om flyttning av fordon	114
	2. Lag om ändring av 76 och 80 § i luftfartslagen.....	116
	3. Lag om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket.....	118
	4. Lag om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar	120
	5. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	149
	6. Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten	152
	7. Lag om ändring av 12 kap. 3 § i sjölagen.....	155
	8. Lag om ändring av banlagen	156
	9. Lag om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget	161
	10. Lag om ändring av 234 och 318 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation.....	162
	11. Lag om ändring av 184 § i vägtrafiklagen.....	164
	12. Lag om ändring av 12 § i lagen om transport av farliga ämnen	166
	13. Lag om ändring av 2 och 6 § i lagen om Trafikledsverket	167
	14. Lag om ändring av lagen om enskilda vägar	169
	15. Lag om införande av lagstiftningen om genomförande av landskapsreformen inom sektorn för trafik och transport	175
	BILAGA	184
	PARALLELTEXT	184
	1. Lag om ändring av lagen om flyttning av fordon	184
	2. Lag om ändring av 76 och 80 § i luftfartslagen.....	187
	3. Lag om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket.....	190
	4. Lag om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar	193
	5. Lag om ändring av lagen om transportservice.....	245
	6. Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten	251
	7. Lag om ändring av 12 kap. 3 § i sjölagen.....	256
	8. Lag om ändring av banlagen	257
	9. Lag om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget	266
	10. Lag om ändring av 234 och 318 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation.....	267
	11. Lag om ändring av 184 § i vägtrafiklagen.....	269
	12. Lag om ändring av 12 § i lagen om transport av farliga ämnen	271

RP 289/2018 rd

13. Lag om ändring av 2 och 6 § i lagen om Trafikledsverket.....	273
14. Lag om ändring av lagen om enskilda vägar.....	276

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

I denna regeringsproposition anges vilka uppgifter inom trafiksektorn som ska överföras från staten till de nya landskapen, överföringarna av personal och egendom samt hur uppgiftsöverföringarna ska verkställas. De uppgifter som föreslås bli överförda till landskapen grundar sig på landskapens i 6 § i landskapslagen (RP 15/2017 rd) föreskrivna uppgiftsområde, i överensstämmelse med vilket överföringarna genomförs. Enligt 6 § 1 mom. 14 punkten i landskapslagen ska till landskapens uppgifter höra trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten, väg- och trafikförhållandena, den regionala väghållningen, samarbetet inom markanvändningen och produktionen av data om verksamhetsmiljön för användning i den riksomfattande trafiksystemplaneringen.

I propositionen ingår dessutom de uppgiftsöverföringar som gäller i 6 § 1 mom. 15 punkten i landskapslagen avsedda uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar och för mobilitetsstyrning och i 6 § 2 mom. 1 punkten avsedda uppgifter som hänför sig till offentlig persontrafik. Denna uppgiftshelhet gäller den offentliga persontrafiken (väg-, järnvägs- och flygtrafik samt Kvarkentrafiken). Regleringen om planering och ordnande av skärgårdstrafiken finns i regeringens proposition med förslag till lagstiftning om verkställigheten av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter (RP 14/2018 rd).

Huvuddelen av lagförslagen i propositionen ingick i regeringens proposition RP 14/2018 rd när den remissbehandlades våren 2017. På grund av behoven av att ändra landsvägslagen beslutade man att avskilja lagförslagen inom trafiksektorn till en helhet för sig, därför införlivades de remissbehandlade lagförslagen om trafik med regeringens proposition med förslag till lag om ändring av landsvägslagen och till vissa lagar som har samband med den (RP 45/2018 rd), vilken överlämnades till riksdagen våren 2018. På grund av att tidtabellen för landskapsreformen ändrades sommaren 2018 avvisade riksdagen de lagförslag som gällde landskapsreformen men godkände ändringsförslagen i övrigt. I denna proposition förs de avvisade lagförslagen till ny behandling i delvis ändrad form. Dessutom har till propositionen fogats ändringar som gäller ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde (ämbetsverkens namn och behörighetsändringar) samt lagförslag om ändring av vägtrafiklagen och lagen om enskilda vägar.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Lagstiftning och myndigheter på väghållningens område

Landsvägslagen (503/2005; numera lag om trafiksystem och landsvägar), som trädde i kraft vid ingången av 2006, innehåller bestämmelser om landsvägar och väghållning. Landsvägarna upprätthålls av staten. Genom landsvägslagen upphävdes lagen om allmänna vägar (243/1954). När landsvägslagen stiftades föreskrevs i den att de allmänna vägarna är landsvägar som har staten som väghållare. Till det samlade vägnätet hör utöver landsvägar även gator och enskilda vägar. För underhållet av gator som fastställs i detaljplaner enligt markanvändnings- och bygglagen svarar kommunen. Längdmässigt utgör de enskilda vägarna den största kategorin av vägtrafikleder. För byggandet och underhållet av dem svarar delägarna i de enskilda vägarna, det vill säga de som använder vägen.

RP 289/2018 rd

Fram till utgången av 2009 svarade Vägförvaltningen för landsvägsnätet (cirka 78 000 kilometer). Vägförvaltningens organisation utgjordes av en centralförvaltning, nio vägdistrikt och en enhet för stora projekt. Genom en lag om ändring av landsvägslagen (1242/2009) ändrades lagen till följd av en ämbetsverksreform inom den statliga regionförvaltningen och trafikförvaltningen. I samband med reformen av trafik- och regionförvaltningen överfördes Vägförvaltningens vägdistrikt den 1 januari 2010 till närings-, trafik- och miljöcentralerna, och Banförvaltningscentralen, en del av Sjöfartsverket och Vägförvaltningens centralförvaltning bildade Trafikverket.

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. Genom ändringen av landsvägslagen (566/2016) förenhetligades bestämmelser och formuleringar i landsvägslagen och banlagen, och det blev möjligt att i större utsträckning än dittills använda också annan finansiering än budgetfinansiering för att genomföra vägprojekt. Det blev också möjligt för väghållaren att av särskilda skäl delta i annan finansiering än sådan som riktas till landsvägsnätet. Dessutom infördes bland annat ett anmälningförfarande i fråga om placeringen av el- och telekablar på vägområde samt uppsättandet av reklamaffischer och annonser invid landsvägar. Genom den senaste ändringen av landsvägslagen (572/2018) ändrades rubriken för lagen (lagen om trafiksystem och landsvägar) och det föreskrevs om klassificering av landsvägar, underhåll av landsväg och krav på servicenivån. Vidare föreskrevs det om en riksomfattande trafiksystemplan.

Enligt 10 § i lagen om trafiksystem och landsvägar är Trafikverket väghållare för landsvägsnätet och utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen. Staten svarar för kostnaderna för väghållningen. Trafikverket ska upprätthålla och utveckla de statsägda landsvägarna. Trafikverket svarar för landsvägsnätet och kostnaderna för det. Vagnätet ingår i Trafikverkets balansräkning och utgör statlig egendom som Trafikverket förvaltar. Enligt en definition i lagen om trafiksystem och landsvägar omfattar väghållningen planering, byggande, underhåll och trafikförvaltning av landsvägar samt produktion och uppdatering av informationen kring dessa uppgifter.

Enligt lagens 11 § svarar Trafikverket för de uppgifter som ska skötas av ägaren till landsvägsnätet och för de andra uppgifterna inom väghållningen i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i lagen. Trafikverket ska även styra närings-, trafik- och miljöcentralerna vid skötseln av uppgifterna inom väghållningen. Det finns 15 närings-, trafik- och miljöcentraler och nio av dem sköter trafikuppgifter. På sina respektive verksamhetsområden svarar närings-, trafik- och miljöcentralerna för följande uppgiftshelheter inom väghållning och trafik: trafiksystemplanering (kundbehov, markanvändningssamarbete när det gäller reservering av områden för vagnätet, preliminära utredningar, väg- och trafikförhållanden, trafikstyrning, trafikledning och trafiksäkerhet), programmering av väghållningen (resultatstyrning, ekonomisk styrning och planering, vissa väghållningsplaner), projektplanering och planering av underhåll. Till närings-, trafik- och miljöcentralerna hör dessutom uppgifter med anknytning till upphandling av landsvägsunderhåll och av projektrelaterat byggande i samband med basstrafikledning samt uppgifter med anknytning till verksamheten under avtalsperioden (dessa sköts centralt vid fyra närings-, trafik- och miljöcentraler).

Enligt lagen om Trafikverket (862/2009) svarar Trafikverket för styrningen av verksamheten vid närings-, trafik- och miljöcentralerna inom sitt verksamhetsområde och för samordningen av väghållningen vid nämnda centraler. Närings-, trafik- och miljöcentralernas ansvarsområde för trafik och infrastruktur (nedan närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområde)

har i egenskap av väghållningsmyndighet skött den operativa väghållningen. När det gäller markförvärv för vägar och banor har Trafikverket genom ett särskilt beslut gett närings-, trafik- och miljöcentralerna rätt att disponera anslag som är avsedda för bastrafikledshållning och markförvärv. Trafikverket sköter också rikstäckande uppgifter som rör väghållning, såsom styrning av vägtrafiken, trafik- och vägnätmätningar och anknytande register, upphandling och beställning av stora utvecklingsprojekt samt det rikstäckande planeringsprogrammet för vägprojekt. Det rikstäckande planeringsprogrammet utarbetas i samarbete med närings-, trafik- och miljöcentralerna, men Trafikverket svarar för och beslutar om det.

Vid Trafikverket sköts numera som riksomfattande väghållningsuppgifter också meddelande av anvisningar om upphandlingsförfaranden, forsknings- och utvecklingsverksamhet samt upprätthållande av tekniska väghållningsanvisningar samt tillsyn.

Trafiksäkerhetsverket har i lagen om trafiksystem och landsvägar ålagts vissa uppgifter med anknytning till landsvägsfärjor och förvaltning av vägtrafiksäkerheten.

Landsvägsnätets skick samt finansiering och ordnande av väghållning

Vägnätet i Finland omfattar totalt cirka 454 000 kilometer. Av detta utgör de enskilda vägarna och skogsbilvägarna cirka 350 000 kilometer och kommunernas gatunät 26 000 kilometer. Landsvägarna som Trafikverket svarar för har en total längd på cirka 78 000 kilometer. Riks- och stamvägarna, det vill säga huvudvägarna, omfattar över 13 000 kilometer, av vilket 900 kilometer är motorvägar. Merparten av vägarna, 64 900 kilometer, består av regionala vägar och förbindelsevägar. Trafiken på denna del av vägnätet utgör cirka en tredjedel av trafikarbetet. Det finns något över 5 000 kilometer gång- och cykelvägar. Cirka 65 % av vägarna, det vill säga totalt cirka 50 000 kilometer, är belagda. Cirka 41 000 kilometer av vägarna i det lågtrafikerade vägnätet, alltså mer än hälften av hela landsvägsnätet, hör till den lägsta underhållsklassen.

Kundnöjdhetenkäter visar att de som använder landsvägsnätet i regel är nöjda med hur resorna och transportererna fungerar. Landsvägsnätets allt sämre skick och den låga finansieringsnivån visar sig emellertid i att kunderna inte är lika nöjda som tidigare med vägarnas skick och vinterunderhåll.

Det finländska trafiknätets reparationsskuld bedöms vara cirka 2,54 miljarder euro (läget 1/2017). Med reparationsskuld avses det penningbelopp som skulle behövas för att sätta trafiklederna i ett gott skick som tillgodoser dagens behov. Anslagen har varit alltför låga under en längre tid, vilket lett till en växande reparationsskuld och allvarlig försämring av trafiknätets skick. Trafikledernas reparationsskuld, det vill säga dåliga skick, ökar samtidigt kostnaderna såväl för dem som använder trafiklederna som för trafikledshållningen. Av den nuvarande reparationsskulden hänför sig cirka 1,3 miljarder euro till landsvägar, cirka 1,1 miljarder euro till järnvägar och cirka 40 miljoner euro till vattenleder. För upprätthållande (reparationer) av statens trafikleder anslås årligen cirka 360 miljoner euro. Om man behåller samma genomsnittliga årliga nivå på finansieringen av bastrafikledshållningen (965 miljoner euro) som under de senaste regeringsperioderna kommer reparationsskulden att öka med cirka 100 miljoner euro per år. Regeringen har därför satsat stort på finansiering av bastrafikledshållningen för att hejda ökningen av trafikledernas reparationsskuld och rentav minska den. I enlighet med regeringsprogrammet har för 2016–2018 anvisats 600 miljoner euro för att stoppa ökningen av reparationsskulden och få reparationsskulden att minska. Under 2017–2019 överförs dessutom sammanlagt 364 miljoner euro från anslaget för icke specificerade investeringar till bastrafikledshållning och statsunderstöd för enskilda vägar.

RP 289/2018 rd

Basväghållningen finansieras i sin helhet med anslag under moment 31.10.20 (Bastrafikledshållning). Finansieringen (utan tilläggsbudgetar och fristående temaprojekt) har varierat mellan 500 och 550 miljoner euro de senaste åren (528 miljoner euro år 2018). Vaghållningen indelas i dagligt underhåll (206 miljoner euro år 2018), upprätthållande (211 miljoner euro år 2018), förbättringar (53 miljoner euro år 2018) och trafik tjänster (58 miljoner euro år 2018). Den finansiering som anvisas för dagligt underhåll (skötsel) fördelas mellan närings-, trafik- och miljöcentralerna enligt utfallet av anbuds förfarandet för skötseln. Vid Trafikverket riktas den övriga finansieringen till olika väghållningsprodukter med stöd av expertsystem och utifrån registeruppgifter. Genom dagligt underhåll, det vill säga skötsel, säkras man trafiknätets dagliga framkomlighet och förhindrar förtida skador på vägar och vägdelar. Med upprätthållande avses att skador på vägnätet och vägkonstruktioner orsakade av slitage och åldrande repareras samt att gamla vägkonstruktioner förnyas så att de överensstämmer med nutida krav. Med förbättringar och anknytande planering avses att vägnätets servicenivå förbättras genom små investeringar. Genom finansiering inriktad på trafik tjänster tillhandahålls aktuell trafikstyrning och information samt landsvägsfärjetjänster. Omkring 35 % av detta anslag går till det centrala nationella nätet och 65 % till det övriga vägnätet. Cirka 60 % av finansieringen för bastrafikledshållning är knuten till indexbundna avtal som sträcker sig över mer än ett år.

Hur väghållningsfinansieringen ska användas styrs genom statsbudgeten och genom resultatavtal mellan Trafikverket och kommunikationsministeriet. Inom väghållningen prioriteras åtgärder som krävs för den dagliga trafiken och, när det gäller inriktandet av den särskilda finansiering som under 2017–2019 anslagits för att minska reparationskulden, åtgärder som stoppar ökningen av reparationskulden och minskar kulden med beaktande av kundernas och i synnerhet näringslivets behov, trafiksäkerheten och de möjligheter som digitaliseringen medför.

Ansvar för programmering av underhållet (skötsel och upprätthållande) och för förbättring av vägarna har de nio närings-, trafik- och miljöcentralerna med ett trafikansvarsområde. Med programmering avses val av objekt samt tidsplaner knutna till tillgänglig finansiering.

Vaghållningen har effektiviserats genom att uppgifterna centraliserats och upphandlingsförfarandet utvecklats. Effektiviseringen har fortsatt vid närings-, trafik- och miljöcentralerna, framför allt genom att upphandlingar och funktioner koncentrerats. Ambitionen har varit att trygga tillräckliga resurser så att skötseln av uppgifterna kan hålla en hög standard. När närings-, trafik- och miljöcentralerna inledde sin verksamhet 2010 omfattade väghållningsuppgifterna cirka 520 årsverken, i början av 2016 bara cirka 395 årsverken. Omkring hälften (50 %) av uppgifterna och personalen vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden har koncentrerats till antingen en eller flera närings-, trafik- och miljöcentraler.

Sedan ingången av 2016 har väghållningen, det vill säga upphandlingen av underhåll och investeringar, skötts centralt på fyra områden: Södra (ansvarig: närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland, 27 årsverken år 2018), Västra (ansvarig: närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, 27,5 årsverken år 2018), Östra (ansvarig: närings-, trafik- och miljöcentralen i Mellersta Finland, 23 årsverken år 2018) och Norra (ansvarig: närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland, 23 årsverken år 2018). Dessutom har den riksomfattande konkurrensutsättningen av områdesentreprenader för skötseln centraliserats på nationell nivå (närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, 2 årsverken). År 2018 uppgår personalen inom de centraliserade upphandlingsuppgifterna till cirka 103 årsverken.

Det dagliga underhållet av landsvägarna sköts genom 80 områdesentreprenader. Entreprenaderna konkurrensutsätts och sträcker sig i regel över fem år. Enhetligheten i entreprenadernas innehåll styrs med hjälp av riksomfattande riktlinjer för verksamheten och dokumentmallar.

RP 289/2018 rd

Trafikverket tilldelar områdena största delen av finansieringen för dagligt underhåll på basis av priserna i entreprenadavtalen.

Sedan 2005 har alla arbeten som avser upprätthållande skötts i form av konkurrensutsatta entreprenader. Av beställaren projekterade beläggningsarbeten och broreparationer sköts genom totalentreprenader (med totalentreprenader avses projekt som grundar sig på beställarens projektering). Reparationsentreprenaderna är vanligen ettåriga. Underentreprenadskedjor begränsas numera inte i lag, men begränsningar anges i praktiken i avtalen. För att nämna ett exempel används vid broreparationer ofta underentreprenörer för uppgifter som kräver specialkompetens. Likaså representeras väghållaren numera vid sådana uppgifter i terräng som anknyter till tillståndsförfaranden enligt lagen om trafiksystem och landsvägar till stor del av privata tjänsteleverantörer hos vilka denna tjänst köps.

För byggande av anslutning av en enskild väg till en landsväg krävs tillstånd av väghållaren. Väghållaren för den enskilda vägen ska sköta underhållet av vägtrumorna vid dessa anslutningar. Väghållaren för den enskilda vägen, det vill säga väglaget eller vägdelägarna tillsammans, har en skyldighet att anlägga anslutningen och hålla den i skick enligt närings-, trafik- och miljöcentralens anvisningar så att den inte äventyrar trafiken eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen. Om en befintlig anslutning till en enskild väg till följd av ändrad eller avsevärt ökad användning orsakar fara för trafiken eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen, är väghållaren för den enskilda vägen skyldig att på egen bekostnad enligt väghållarens anvisningar utföra sådana ändringar i fråga om anslutningen, eller i undantagsfall även i fråga om anslutningsområdet, att den fara eller olägenhet som anslutningen orsakar avlägsnas eller minskas, samt att vid behov ansöka om nytt tillstånd för anslutningen. Hittills har väghållaren för landsvägen reagerat närmast genom anmärkningar när trummor som hör till enskilda vägar fungerar dåligt och medför olägenheter. Dessutom läggs som regel vid istandsättning av diken längs landsvägar ett trumrör som lämpar sig för en anslutning till en enskild väg i rätt läge som en del av entreprenadarbetet. Till övriga delar föreskrivs det för närvarande om enskilda vägar i lagen om enskilda vägar (358/1962). En ny lag om enskilda vägar (560/2018) träder i kraft den 1 januari 2019 och upphäver den nuvarande lagen om enskilda vägar.

Riksomfattande väghållningsuppgifter

Väghållningsuppgifter har koncentrerats till en enda närings-, trafik- och miljöcentral som följer:

- ordnande av skärgårdstrafikens landsvägsfärjetrafik och förbindelsefartygstrafik (närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland),
- merparten av uppgifterna som gäller väghållningstillstånd och kundservicecentralen (närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland),
- trafiktelematiken (närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland),
- förflyttning av fordon och dess skadeersättningar (närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland)
- museiverksamhet och traditionsarbete vid transport (närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland).

Totalt åtgår 74 årsverken till dessa uppgifter.

I lagen om trafiksystem och landsvägar föreskrivs om följande tillstånd som hänför sig till väghållning:

- arbete på vägområde

RP 289/2018 rd

- placering av kablar, ledningar och rör på vägområde
- placering av andra konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde (till exempel pumpstation, transformator, rör för vattenförsörjningen)
- användning av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområdet för andra ändamål än landsvägsändamål
- tillstånd för anslutningar
- tillstånd för landsvägsreklam
- byggande på en landsvägs skydds- och frisiktsområde
- försäljning längs landsväg
- tillstånd till undantag som gäller landsvägar vid tjällossning.

I uppgifterna som gäller väghållningstillstånd ingår också tillstånd för specialtransport, vilka regleras i vägtrafiklagen (267/1981) och i den förordning om användning av fordon på väg (1257/1992) som utfärdats med stöd av den. Också tillstånden och förutsättningarna för trafik-anordningar, orienteringstavlor för serviceanläggningar, vägvisning till serviceanläggningar samt tillfälliga trafikarrangemang vid olika evenemang hänförs till väghållningstillstånd och regleras i vägtrafiklagen och med stöd av den. En ny vägtrafiklag (729/2018) träder i kraft den 1 juni 2020.

Enheten för trafiktelematik vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland svarar för upprätthållandet av den telematikinfrastruktur för vägtrafik som Trafikverket äger och för datatrafikuppgifter med anknytning till vägsidesutrustning, för styrningen av och den riksfattande enhetligheten hos utredningsplanering av trafikledningen i samband med investeringsprojekt som närings-, trafik- och miljöcentralerna har ansvaret för och produktion av telematik i anknytning till dessa projekt. Dessutom svarar enheten för att tunnlarna i det allmänna vägnätet är säkra.

Trafikens kundservicecentral sköter kontakterna i landsvägs-, ban- och farledsärenden inom Trafikverkets och närings-, trafik- och miljöcentralernas ansvarsområde. Trafikverkets och närings-, trafik- och miljöcentralernas rådgivningsservice som hänför sig till trafikleder har för hela landets del centraliserats till Trafikens kundservicecentral. Kundrådgivarna vid Trafikens kundservicecentral svarar på frågor, hanterar respons och hänvisar kunderna till rätt serviceinstans.

Trafiksystemplanering, klassificering av vägnätet och servicenivån på resor och transporter

Trafiksystemet består av trafikleder, person- och godstransporter samt system som styr trafiken. Trafiksystemet omfattar alla trafikformer, färdmedel och färd sätt samt anknyttande trafikinformation och trafik tjänster. Trafiksystemet är nära kopplat till andra funktioner i samhället, såsom trygghet av regionernas livskraft och utveckling av region- och samhällsstrukturen.

Trafiksystemplaneringen fick sin början på 1990-talet och det centrala målet var redan då att samordna trafik och markanvändning. I landskapen och stadsregionerna utarbetades planer som var baserade på frivillighet och hade olika utgångspunkter. På 2000-talet har trafiksystemplaner utarbetats åtminstone en gång i alla landskap, i de största stadsregionerna och även i andra regioner. I anknytning till planerna har det ingåtts intentionsavtal om trafiksystem mellan parterna, vanligen mellan den statliga trafikförvaltningen, landskapen, samkommunerna och kommunerna. I Helsingfors, Åbo, Tammerfors och Uleåborgs stadsregioner har det upprättats avtal rörande markanvändning, boende och trafik (MBT-avtal). Jämsides med planerna och avtalen har det inrättats grupper för kontinuerlig trafiksystemplanering. Genom dessa grupper stödjer man genomförandet av gemensamt överenskomna åtgärder, samtidigt som omvärldsförändringar kan beaktas på ett smidigt sätt.

Landskap (landskapsförbund), samkommuner, kommuner, närings-, trafik- och miljöcentraler och Trafikverket sköter trafiksystemplaneringen tillsammans och målet är ett fungerande och kundorienterat trafiksystem; i planeringsarbetet dras det nytta av olika aktörers metoder att påverka efterfrågan på resor och transporter och hur dessa fungerar. Tillsammans med olika aktörer bedrivs planläggningsarbete som hänför sig till trafik (till exempel arbete kring strukturmodeller), planeras offentlig persontrafik, främjas gång, cykling och trafiksäkerhet, styrs trafik och parkering samt planeras och genomförs knutpunkter för trafiken och investeringar i trafikleder.

Enligt statsrådets förordning om kommunikationsministeriet (405/2003) är det kommunikationsministeriets uppgift att planera och utveckla trafiksystemet. Trafikverket är ett ämbetsverk på centralnivå inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde och svarar för upprätthållandet och utvecklandet av servicenivån i trafiken på trafikleder som förvaltas av staten. Trafikverket främjar genom sin verksamhet hela trafiksystemets funktion, säkerheten i trafiken, en balanserad regional utveckling och en hållbar utveckling. Trafikverket har till uppgift att upprätthålla och utveckla trafiksystemet i samarbete med andra aktörer.

Enligt lagen om utveckling av regionerna och förvaltning av strukturfondsverksamheten (7/2014) svarar landskapsförbunden för den strategiska regionutvecklingen som helhet. Som ett inslag i den uppgiften ska landskapsförbunden i andra regioner än Helsingforsregionen svara för inledandet av planeringsprocessen för landskapets trafiksystemplan, ledningen av det anknytande samarbetet och samordningen av planeringen med den övriga planeringen på landskapsnivå. I Helsingforsregionen svarar samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) för trafiksystemplanen (lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen 829/2009).

Trafikverket och närings-, trafik- och miljöcentralerna deltar i utarbetandet av landskapens och stadsregionernas trafiksystemplaner. Kommunikationsministeriet deltar i de stora stadsregionernas trafiksystemplanering.

Staten ansvarar för landsvägarna och det är motiverat att kräva att landsvägsnätets servicenivå är tillräckligt enhetlig och tillgodoser behovet i hela landet. Huvudvägarna (riks- och stamvägar) och deras viktigaste avsnitt är föremål för särskilt nationellt intresse.

Genom att säkra att landsvägarnas servicenivå är tillräcklig tryggar man transporterna och mobiliteten i landets olika delar, vilket är en förutsättning för boende och näringsliv. Detta ger beredskap och möjligheter för regionernas framtida utveckling. Det är viktigt ur nationellt perspektiv att nu och i framtiden se till att huvudvägarna användas smidigt och tryggt till långväga trafik. Detta ställer krav på både huvudvägens tekniska egenskaper (till exempel anslutningstyperna) och markanvändningen i närområdet samt arrangemang i samband med underhållet (skötsel och upprätthållande) av trafikinätet. När markanvändningen planeras är kravet i de riksomfattande målen för områdesanvändningen kontinuerliga trafikförbindelser i hela landet. Det är dock de regionala instanser som svarar för markanvändningen som bestämmer hur målen ska tillämpas och iaktas. Vid planeringen av huvudvägarna för Trafikverket in det rikstäckande intresset i trafiklösningarna (till exempel riktlinjerna för det centrala huvudvägsnätet, anvisningarna för väghållning samt detaljstyrningen på olika planeringsnivåer och i olika planeringsfaser).

I 4 § i lagen om trafiksystem och landsvägar indelas landsvägarna i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar beroende på sin betydelse för trafiken. Riksvägarna betjänar långväga trafik som är riksomfattande eller rör sig över landskapsgränserna. Stamvägarna kompletterar nätet av riksvägar och betjänar trafiken inom landskapen. De regionala vägarna betjänar trafiken inom de ekonomiska regionerna och förbinder dem med riks- och stamvägar.

De övriga landsvägarna är förbindelsevägar. Bestämmelser om klassificeringen av landsvägar i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet. Närmare bestämmelser om vilka landsvägar hör till huvudleder i transportnätet och om deras servicenivå utfärdas likaså genom förordning av kommunikationsministeriet.

Syftet med klassificeringen av landsvägsnätet och anknytande servicenivå är att stödja en långsiktig planering och utveckling av markanvändning, trafiksystem och förbindelsesträckor, trygga en smidig och trygg gods- och persontrafik över långa sträckor och peka på de delar av huvudvägnätet för vars vidkommande det finns ett klart nationellt intresse att trygga utvecklingsförutsättningarna.

Landsvägarnas servicenivå tillhandahålls inom ramen för tillgänglig finansiering och Trafikverkets riktlinjer och verksamhetsanvisningar som styr planeringen och genomförandet av väghållningen samt närings-, trafik- och miljöcentralernas resultatmål. Som exempel kan nämnas att Trafikverkets vinterunderhållsklassificering reglerar vinterunderhållet av vägarna, och upprätthållandeklassificeringen används som hjälpmedel vid valet av upprätthållande åtgärder. När man talar om landsvägarnas tekniska egenskaper, såsom slitspårens djup eller vinterunderhållet, är det fråga om kvalitetsnivån på landsvägen eller väghållningen.

Planering av landsväg

De i lagen om trafiksystem och landsvägar angivna planer som byggandet av landsvägar grundar sig på är utredningsplaner och vägplaner. För behovet av planer, planeringsobjekten och utarbetandet av planer svarar för närvarande närings-, trafik- och miljöcentralens trafikansvarsområde. Programmeringen av planeringen av vägprojekt av nationell betydelse (preliminära utredningar om huvudvägnätet, projektplaneringsobjekt som senare kommer att bli utvecklingsprojekt) sker vid Trafikverket i samarbete med närings-, trafik- och miljöcentralerna utgående från närings-, trafik- och miljöcentralernas framställningar. Trafikverket ska godkänna utredningsplaner och vägplaner. I nuläget godkänns cirka 80 vägplaner och några utredningsplaner per år.

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar ska en utredningsplan utarbetas, såvida inte projektets verkningar är ringa eller vägens sträckning och dess verkningar redan i tillräcklig mån har avgjorts i en detaljplan eller i en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan ska innehålla en utredning av behovet av landsvägen samt av de alternativ som granskats, de grundläggande trafiklösningarna och tekniska lösningarna för vägen, vägens ungefärliga sträckning samt en bedömning av verkningarna av vägen och möjligheterna att avlägsna eller lindra menliga verkningar. Utredningsplanen tjänar till ledning vid utarbetandet av en vägplan. Godkännandet av utredningsplanen leder till en relativ bygginskränkning för området.

Den detaljerade planen för ett vägprojekt är vägplanen. I den ska vägens sträckning och höjdläge samt tvärsnitt anges så att vägområdet vid behov kan utmärkas i terrängen. Till vägplanen ska fogas en bedömning av vägens verkningar, och i vägplanen ska de åtgärder anges som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som vägen medför. En vägplan kan även utarbetas enbart för att bestämma ett vägområde, grunda ett biområde eller ange de enskilda vägar som är förenade med en allmän väg samt anslutningarna till denna. En godkänd vägplan berättigar till inlösen av de områden och rättigheter som anges i vägplanen.

Planeringsgrunderna är det dokument som används för att styra planeringen av vägprojekt. Planeringsgrunderna utarbetas utifrån planeringspraxis. De regleras inte i lag, och om dem fattas det inga överklagbara beslut som motsvarar besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner. Planeringsgrunderna för ett vägprojekt uttrycker de mål som Trafikver-

ket och/eller närings-, trafik- och miljöcentralen har ställt för projektet och önskade verkningar av betydelse, och de anger därmed också projektets regionala avgränsning, kvalitetsnivå och centrala funktionella och tekniska mål. Planeringsgrunderna är utgångspunkten för de utredningar som görs, planer som utarbetas och olika val som träffas vid planeringen. Med hjälp av planeringsgrunderna vill man ge också de parter som deltar i projektet en bättre förståelse för de verkningar som följer av olika val, såsom godtagbarhet, miljörisker och tekniska risker samt kostnadseffekter och inverkan på tidsplanen.

Planeringsgrunderna utarbetas första gången i samband med en preliminär utredning om varje projekt eller i början av utredningsplaneringen, och de kompletteras i de följande planeringsfaserna. Landskapets trafiksystemplan ger utgångspunkter för planeringsgrunderna. Ändringar och kompletteringar i planeringsgrunderna görs vanligen vid övergången från en planeringsfas till en annan, men kan också göras under planeringens gång. För att utredningsplaneringen ska fås i gång upprättas planeringsgrunderna utifrån resultaten av den projektspecifika preliminära utredningen, samtidigt som preciseringar görs och resultaten av utredningen vägs in. Planeringsgrunderna för vägplanering kompletteras på grundval av de lösningar som föreslagits i utredningsplanen. Utredningsplanen utmynnar således i de principiella lösningar som ligger till grund för en mer detaljerad projektplanering.

Vägprojektets effekter beskrivs genom en projektbedömning. Syftet med projektbedömningen är att stödja projektplaneringen och beslutsfattandet om genomförande av projektet. Vid utredningsplaneringen används projektbedömning för att stödja valet av åtgärder som ska ingå i projektet och för att jämföra projekialternativens effekter och lönsamhet. Tack vare projektbedömningen blir de val som träffas av den som utarbetar planen mer genomskinliga. Projektbedömningen säkerställer också att de projekialternativ som är effektivast och har störst genomslagskraft avancerar inom planeringen. Den information som projektbedömningen ger vid vägplanering är till hjälp när man jämför effektiviteten och genomslagskraften hos olika projekt, och i sista hand stödjer den det politiska beslutsfattandet vid valet av projekt som ska genomföras. Den myndighet som svarar för utarbetandet av en plan, det vill säga närings-, trafik- och miljöcentralen, svarar för närvarande för att en projektbedömning utarbetas.

Beträffande projektbedömningen är kvaliteten viktig, med vilket avses att bedömningen ska vara objektiv, öppen för insyn och tillförlitlig. Viktigt är också att projektbedömningarna är jämförbara, vilket förutsätter att de utarbetas på ett enhetligt sätt. I dagens läge försöker man genom anvisningar som Trafikverket meddelar säkerställa att bedömningarna är jämförbara och insynsvänliga. Jämförbarheten och insynsvänligheten säkerställs genom att anvisningarna följs. En projektbedömning ska innehålla en beskrivning av projektets utgångspunkter och verkningar, en bedömning av projektgenomförandet, en plan för uppföljning och utvärdering i efterhand samt en redogörelse för och dokumentation av bedömningen.

Offentlig persontrafik

Kollektivtrafiklagen (869/2009) trädde i kraft den 3 december 2009, samtidigt som Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (nedan trafikavtalsförordningen). Genom kollektivtrafiklagen ändrades den nationella lagstiftningen så att den kom att motsvara och komplettera trafikavtalsförordningen. Lagen om transportservice (320/2017) trädde i kraft den 1 juli 2018. Genom den upphävdes lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006), lagen om taxitrafik (217/2007), lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009) och kollektivtrafiklagen.

I Finland beslutar de myndigheter som är behöriga enligt lagen om transportservice – nio närings-, trafik- och miljöcentraler och 26 kommunala myndigheter – hur kollektivtrafiken ska

ordnas inom deras respektive område. Om en myndighet anser att kollektivtrafiktjänster i ett område bör ordnas så att de är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än vad enbart den fria marknaden skulle kunna erbjuda, kan myndigheten bestämma att kollektivtrafiktjänsterna i enlighet med trafikavtalsförordningen ska ordnas genom konkurrensutsättning.

De offentliga persontrafiktjänsterna kan konkurrensutsättas genom ett koncessionsavtal i enlighet med lagen om transportservice och trafikavtalsförordningen eller genom en så kallad bruttomodell i enlighet med upphandlingslagen. Bruttomodellen med sina olika tillämpningsformer används i merparten av städernas lokaltrafik och kommunernas interna trafik, medan ruttbaserade koncessionsavtal används i trafik som närings-, trafik- och miljöcentralerna ordnar.

Enligt lagen om transportservice behövs tillstånd för transport av personer på väg i förtjänstsyfte mot ersättning. Tillstånd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EU:s förordning om trafikidkare) behövs för yrkesmässig transport av personer på väg med en i fordonslagen avsedd buss (persontrafiktillstånd). Utan persontrafiktillstånd får dock utföras interna persontransporter med fordon som innehas av en koncern, en därmed jämförbar sammanslutning eller ett offentligt samfund, eller sådana persontransporter som en del av social- och hälsovårdstjänster en kommun eller något annat offentligt samfund tillhandahåller med ett fordon som innehas av kommunen eller samfundet mot en fastslagen klientavgift som tas ut hos dem som får transporttjänster.

Regleringen om tillstånd för etablering i branschen grundar sig i stor utsträckning på Europeiska unionens lagstiftning. Offentligt stödd trafik enligt trafikavtalsförordningen bedrivs på basis av avtal mellan den behöriga myndigheten och trafikidkaren. Antalet persontrafiktillstånd är inte begränsat, utan tillstånd beviljas alla sökande som uppfyller villkoren i lagen. Efter att lagen om transportservice trätt i kraft fortsätter tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gällde vid lagens ikraftträdande att gälla och bestämmelserna i lagen om transportservice tillämpas på dem.

Utgångspunkten enligt trafikavtalsförordningen är att myndigheterna inte ska ingripa i konkurrens mellan företag eller begränsa utbudet. Bedrivandet av trafik på marknadsvillkor kan emellertid begränsas genom så kallade minimivillkor. Detta innebär i praktiken att det ställs villkor för att marknadsbaserad trafik ska få inledas. Syftet med villkoren kan vara att tillgodose myndigheternas och resenärernas behov av information, att säkerställa kvaliteten på och kontinuiteten i den service som erbjuds eller att förbättra säkerheten.

Att ordna offentlig persontrafik är inte en lagstadgad uppgift utan frivilligt. Om en behörig myndighet dock vill tillhandahålla och ordna offentlig persontrafik ska trafikavtalsförordningen (137072007/EU) och Finlands nationella lagstiftning iakttas.

Staten stöder ordnandet av offentliga persontrafiktjänster med cirka 85 miljoner euro per år via anslag inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Närings-, trafik- och miljöcentralerna finansierar offentlig trafik med bussar och taxi som bedrivs på landsbygden och kan betraktas som grundläggande service (omkring 33 miljoner euro år 2018). Dessutom upphandlar de trafik i sitt område genom konkurrensutsatta avtal vars finansiering kommunerna kan delta i. Grunderna för det stöd som närings-, trafik- och miljöcentralerna beviljar anges i statsrådets förordning om statsunderstöd för transportservice. Genom statsunderstödet kompenseras även prisskyldigheten i anslutning till region-, stads- och arbetsresebiljetter i sådan trafik som bedrivs enligt trafikeringsavtal för övergångsperioden.

Staten stödjer den offentliga persontrafiken i Helsingfors-, Tammerfors-, Åbo- och Uleåborgsregionerna med ett anslag på 13,25 miljoner euro år 2018 under förutsättning att finansieringen höjer trafikens servicenivå inom regionerna och därmed ökar användningen av offentlig persontrafik och dess marknadsandel samt förbättrar dess konkurrenskraft. En förutsättning för statsunderstödet är att den statliga finansieringen binds till utvecklingsåtgärder som avtalats i intentionsavtalet om markanvändning, boende och trafik så att man kan garantera finansieringens effekter i enlighet med målen i programmet. Staten understöder de stora stadsregionerna med högst 50 % av de godtagbara kostnaderna.

Staten understöder dessutom kollektivtrafiken i medelstora stadsregioner med ett anslag på sammanlagt 8,125 miljoner euro, förutsatt att stadsregionerna har upprättat ett intentionsavtal om genomförande av ett utvecklingsprogram för kollektivtrafiken och deltar med minst 50 % av de godtagbara kostnaderna.

Från och med den 1 juli 2018 har Trafiksäkerhetsverket beviljat persontrafiktillstånd och verket kontrollerar årligen att tillståndshavarna fortfarande uppfyller tillståndsvillkoren. Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att ur straffregistret, bötesregistret, fordonstrafikregistret, utsökningsregistret, näringsförbudsregistret och beskattningens datasystem få nödvändiga uppgifter om dem som söker eller innehar tillstånd för verksamhetsutövare, om trafikansvariga, om ett företags verkställande direktör, om ansvariga bolagsmän, om den som söker eller innehar ett persontillstånd, och om sådana organisationsanknutna personer som avses i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi. Trafiksäkerhetsverket har vidare trots sekretessbestämmelserna rätt att av myndigheter och av den som sköter en offentlig uppgift få motsvarande uppgifter om en registreringspliktig tjänsteleverantör som bedriver yrkesmässig godstransport, om en trafikutövare som bedriver spårbunden stadstrafik, om en utövare av anmälningspliktig verksamhet enligt II avd. 12 kap. 127 § i lagen om transportservice (bruksflygtillstånd) och enligt II avd. 13 kap. 135 § (utbildning för flygande personal) samt om en anmälningspliktig tillhandahållare av en förmedlings- eller kombinationstjänst.

Trafiksäkerhetsverket har dessutom rätt att av polisen få uppgifter som är nödvändiga för att bedöma om tillståndsvillkoren i anslutning till säkerheten för dem som anlitar tjänster är uppfyllda eller för andra motsvarande övervakningsåtgärder.

Flygtrafik och flygplatser

Trafikverket kan införa en allmän trafikplikt för köp av flygtrafik för orter till vilka restiden från Helsingfors är längre än tre timmar med tåg. Genom att staten köper flygtrafik på reguljära rutter tryggas sådana förbindelser som främst näringslivet behöver. Även lokala och regionala instanser har deltagit i köp av flygtrafik. Trafikverket och Nyslotts stad har konkurrenssatt rutten Helsingfors–Nyslott, och avtalet om köp av flygtrafik på reguljära rutter omfattar åren 2018–2020. Trafikverket och Nyslotts stad betalar vardera hälften av kostnaderna, det vill säga cirka 1,1 miljoner (1 095 678,33) euro per år.

Till följd av ett anslag på 50 000 euro som riksdagen beviljat införde Trafikverket år 2017 en allmän trafikplikt för Enontekis kommun att upprätta en tillfällig flygförbindelse i reguljär flygtrafik mellan Helsingfors och Enontekis för tiden 19.2.2017–23.3.2017. Som följd av en begäran från Enontekis kommun och eftersom en del av ett treårigt reservationsanslag inte hade utnyttjats införde Trafikverket för tiden 3.3.2018–14.4.2018 en motsvarande allmän trafikplikt för att trygga trafiken på Enontekis. I budgetpropositionen för 2018 bedömdes att det också i fortsättningen är en förutsättning för beviljande av stöd för flygtrafiken på Nyslott och Enontekis att kommunen deltar i finansieringen med minst 50 %. Enontekis kommun bad i ett brev som daterats den 14 maj 2018 Trafikverket införa en allmän trafikplikt på rutten i fråga

RP 289/2018 rd

för tiden 16.3.2019–27.4.2019 och separat för tiden 7.3.2010–18.4.2020 samt separat för tiden 6.3.2021–17.4.2021; för vart och ett av åren önskades en tur per vecka.

Kommunikationsministeriet har beviljat statsunderstöd för byggande och upprätthållande av flygplatser. Statsunderstöd har beviljats för flygplatser som ligger utanför Finavia Abp:s flygplatsnät i enlighet med EU:s riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (EU 2014/C 99/03), och efter år 2017 också i enlighet med kommissionens gruppundantagsförordning (kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, ändrad genom kommissionens förordning (EU) 2017/1084. Inom nationell lagstiftning har statsunderstödslag tillämpats. Anslaget kan användas till statsunderstöd för verksamhets- och investeringsutgifter för flygplatser som ligger utanför Finavia Abp:s flygplatsnät. Det årliga anslaget har varit cirka 1 miljon euro. Under olika år har anslaget använts främst till flygplatserna i Seinäjoki, S:t Michel och Villmanstrand. Våren 2018 anordnades en kompletterande ansökningsomgång för stödjande av verksamhetsbetingelserna för det yrkesmässiga allmänflyget, och understöd beviljades Pyttis flygplats (500 000 euro), Nummela flygplats (450 000 euro), Karstula flygplats (100 000 euro), Hyvinge flygplats (80 000 euro) och Lahtis-Vesivehmaa flygplats (60 000 euro). Dessutom beviljades i den första tilläggsbudgeten för 2018 ett tilläggsanslag på 2 miljoner euro för stödjande av allmänflyget med särskilt beaktande av att verksamheten på Helsingfors-Malms flygplats eventuellt upphör vid utgången av 2019. Ministeriet fattade beslut om understöden i fråga på hösten 2018. Anslaget beviljades till Pyttis flygplats (400 000 euro), Räyskälä flygplats (470 000 euro), Lahtis-Vesivehmaa flygplats (120 000 euro), Hyvinge flygplats (210 000 euro) och Nummela flygplats (200 000 euro). Anslagen gäller byggande och upprätthållande av flygplatsernas infrastruktur.

Mobilitetsstyrning

Trafikverket har beviljat organisationer och kommuner 900 000 euro/år i understöd för mobilitetsstyrning. Genom det i statsbudgeten anvisade anslaget för mobilitetsstyrning medverkar man till att vid sidan av att öka andelen offentlig persontrafik göra också gång- och cykeltrafiken mera attraktiv, särskilt i stadsregionerna. Metoderna är bland annat informationsstyrning, marknadsföring och stöd till att utveckla tjänster.

2.2 Ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde

Riksdagen godkände ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde den 24 oktober 2018 (RSv 102/2018 rd). Regeringens proposition angående reformen (RP 61/2018 rd) hade överlämnats till riksdagen i maj 2018. I propositionen föreslogs att det skulle stiftas en lag om Transport- och kommunikationsverket, en lag om ändring av lagen om Trafikverket och en gemensam lag om införande av dessa. Enligt propositionen ska Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket och de uppgifter hos Trafikverket som inte är väsentligt kopplade till trafikledshållning slås samman och bilda en ny myndighet, Transport- och kommunikationsverket. Regeringen har lämnat en separat proposition om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag (RP 34/2018 rd), och riksdagen godkände lagförslaget i juni 2018. Lagen om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag (574/2018) stadfästes den 13 juli 2018 och träder i kraft den 1 januari 2019. Återstoden av Trafikverket fortsätter som myndighet med ansvar för trafikledsnetet under det nya namnet Trafikledsverket.

I augusti 2018 överlämnades en kompletterande regeringsproposition (RP 104/2018 rd) där det föreslogs tekniska ändringar till den ursprungliga regeringspropositionen. Ändringarna gällde framför allt vissa lagförslag som riksdagen redan godkänt och deras ingresser.

Ämbetsverksreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde träder i kraft den 1 januari 2019.

Uppgiftsfördelning efter myndighetsreformen

Transport- och kommunikationsverket **Transport och kommunikation:**

- Reglerings-, tillstånds-, register- och tillsynsuppgifter
- Tjänster och marknad
- Information
- Strategiskt stöd vid trafiksystemplanering
- Säkerhet
- Frekvensförvaltning
- Cybersäkerhetscentret
- Normgivning
- Robotisering och automatisering
- Sjökartläggning
- Miljö och klimat

Trafikledsverket **Väg-, ban- och sjötrafikleder:**

- Upprätthåller servicenivån
- Utvecklar trafiklederna
- Trafiksystemplanering och markanvändningssamarbete
- Automatisering
- Utvecklar produktiviteten
- Samordnar trafik och markanvändning
- Garanterar vintersjöfarten
- Begränsar skadan för miljön

Trafikstyrningsbolaget **Styrning av väg-, ban- och sjötrafik:**

- Trafikledning
- IT-system för trafikstyrning
- Förvaltningsövergripande samarbete

Schema över ämbetsverkens och trafikstyrningsbolagets uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket

Transport- och kommunikationsverket ska arbeta för bättre säkerhet inom transport och kommunikation, sköta myndighetsuppgifter inom transport och elektronisk kommunikation, föra de register som hör till dess verksamhetsområde samt arbeta för bättre tjänster inom transport och elektronisk kommunikation och för en bättre marknad i denna sektor. Verket ska godkänna utrednings- och vägplaner samt banplaner. Verket är ett stöd för kommunikationsministeriet i utvecklingen av transportsystemsarbetet och i samordningen av regionala transportsystemsmål. Verket ska delta i arbetet med den riksomfattande trafiksystemplanen och landskapens trafiksystemplaner för sitt ansvarsområdes del (i synnerhet offentlig persontrafik och trafiksäkerhet). Ansvaret för att meddela myndighetsföreskrifter av teknisk karaktär om transport och kommunikation koncentreras till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverkets ansvarsområde har en stark internationell prägel och består till stor del av att utöva inflytande och bedriva samarbete på det internationella planet. Till verket flyttas Cybersäkerhetscentret, som i dag finns på Kommunikationsverket, samt regleringsorganet för järnvägssektorn som finns på Trafiksäkerhetsverket.

Från Trafikverket flyttas särskilt följande uppgiftsområden till Transport- och kommunikationsverket:

sjökartläggning, uppgifter som gäller offentlig persontrafik, stödet till handelsfartyg, uppgifter på området intelligenta transporter, främjande av mobilitetstjänster, uppgifter för förvaltningsmyndigheten för vägtunnlar, meddelande av föreskrifter, omvärldsanalyser (inbegripet persontrafikstudier), utveckling av dataunderlaget för transportsystemsarbetet, allmänna trafikprognoser och prognosarbete, strategiskt och nationellt utvecklingssamarbete för tillgänglighet samt godkännande av allmänna planer, vägplaner och banplaner enligt lagen om trafiksystem och landsvägar samt banlagen.

I samband med landskapsreformen ska verket vara ett stöd för kommunikationsministeriet i den strategiska utvecklingen av transportsystemsarbetet och i samordningen av regionala transportsystemsmål. Verket ska vara med om att göra upp den riksomfattande trafiksystemplanen och landskapens trafiksystemplaner för sitt ansvarsområdes del (i synnerhet offentlig persontrafik och trafiksäkerhet samt utnyttjande av data).

Transport- och kommunikationsverket fungerar med nettobudget och finansieras i huvudsak genom kundavgifter. Verkets totala utgifter (omkostnader) år 2019 är cirka 171 miljoner euro. Av denna summa ska cirka 107 miljoner euro täckas av avgiftsintäkter och återstoden, cirka 64 miljoner euro, finansieras ur statsbudgeten (nettoutgifter under omkostnadsmomentet). Av detta täcks cirka 25 miljoner euro med avgifter av skattekaraktär. Ur statsbudgeten finansieras skötseln av beskattningsuppgifter samt tillsyns- och rådgivningsuppgifterna, liksom nu.

Verkets uppgifter ska i huvudsak skötas med de nuvarande resurserna. Dessutom flyttar preliminärt uppskattat cirka 75 personer från Trafikverket till Transport- och kommunikationsverket tillsammans med de uppgifter som överförs. Transport- och kommunikationsverket kommer att ha cirka 900 anställda.

Trafikledsverket

Trafikverket ombildas till ett ämbetsverk med namnet Trafikledsverket. Trafikledsverket behåller Trafikverkets nuvarande uppgifter inom trafikledshållning. Verkets trafikstyrningsansvar flyttas till det trafikstyrningsbolag som bildas i samband med reformen, medan Trafikledsverket fortsätter att ha ansvaret för att ordna trafikstyrningen. Verkets sjökartläggnings-

RP 289/2018 rd

uppgifter flyttas i sin helhet till Transport- och kommunikationsverket. I lagen om Trafikledsverket möjliggörs dessutom delegering av uppgifter av biträdande art till privata eller offentliga tjänsteleverantörer.

De uppgifter som Trafikledsverket har innebär avsevärd utövning av offentlig makt, till exempel användning av tvångsmedel, beviljande av stöd för handelsfartyg, godkännande av utredningsplaner, vägplaner och banplaner samt olika tillståndsärenden på området trafik och transport flyttas till Transport- och kommunikationsverket. Även olika uppgifter som gäller trafik-tjänster och trafiksystemplanering, till exempel utveckling av den offentliga persontrafiken, persontrafikstudier och trafikstatistik, flyttas i samband med reformen till Transport- och kommunikationsverket, som inrättas i samband med reformen.

Efter reformen är Trafikledsverkets uppgifter upplagda med ännu tydligare fokus på planering, utveckling och underhåll av trafikleder av hög standard utgående från användarnas behov. Verket ska göra en projektbedömning av sådana utredningsplaner, vägplaner och banplaner som gäller viktiga väg- och banprojekt. Denna projektbedömning ska också innehålla en plan för uppföljningen och utvärderingen av projektet. Trafikledsverket ska också i fortsättningen ansvara för ordnandet av vintersjöfarten. Trafikledsverket styr även väghållningen i landskapen via avtal samt genom att delta i landskapens planeringsprocesser för väghållningsplanerna. Verket är en stor upphandlare i markbyggnads- och vattenbyggnadssektorn och som beställare kommer det att ha en vidsträckt inverkan på sektorn, bland annat genom framtagningen av olika upphandlingsmodeller och modeller för kostnadsberäkning. Tack vare reformen blir det möjligt att använda och utveckla personalens kompetens mer ändamålsenligt och inriktat på de uppgifter som har den största betydelsen för samhället. Denna effekt förstärks genom att tjänsteleverantörerna åläggs kompetenskrav. Verkets uppgifter och kompetenskrav som beställare blir desto viktigare i och med att trafikstyrningsverksamheten i framtiden läggs ut på entreprenad för alla transportslag.

Målet är att Trafikledsverket ska kunna fokusera på att ta hand om trafikledsegendomen på ett sätt som föregriper samhällets behov och identifierar riskerna. De förändringar som den tekniska utvecklingen för med sig innebär också att det skapas möjligheter för nya slags transportsystemtjänster. Genom att samla in och förvalta data om trafiklederna och genom att dela informationen enligt principen om öppen data är Trafikledsverket med om att underbygga denna utveckling.

I samband med landskapsreformen deltar Trafikledsverket i framtagningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och landskapens trafiksystemplaner för sitt ansvarsområdes del (vägar, banor och vattenleder) och ger kommunikationsministeriet tekniskt stöd i framtagningen av den riksomfattande planen. En av verkets centrala uppgifter är att i egenskap av trafikledshållare också ansvara för samordningen av åtgärder som påverkar trafiklederna för olika trafikslag. Med samordning av trafik och markanvändning avses att verket deltar som expertmyndighet i framtagningen av landskapsplaner, generalplaner och detaljplaner.

Ett av målen för reformen är att skapa en tydligare rollfördelning mellan ämbetsverken inom förvaltningsområdet och överskådligare processer. Tanken har varit att presentera arbetsfördelningen mellan Trafikledsverket och det nya trafikstyrningsbolaget (Traffic Management Finland Oy) i sektorlagstiftningen och i ändringsförslag gällande den.

Trafikledsverkets verksamhet och farledsproduktionen finansieras ur statsbudgeten liksom i det nuvarande läget. Omkostnaderna dimensioneras mot bakgrund av intäkterna från den avgiftsbelagda verksamheten. Anslagen för bastrafikledshållning dimensioneras med beaktande av banavgiften och farledsavgiften. Beslut som gäller projekt för utveckling av trafikledsnätet fattas i budgeten.

Trafikledsverket kommer att ha cirka 400 anställda.

Trafikstyrningsbolaget

Till riksdagen överlämnades våren 2018 en separat regeringsproposition om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag (RP 34/2018 rd), genom vilken Trafikverkets nuvarande trafiklednings- och trafikstyrningsuppgifter inom sjöfarten, järnvägstrafiken och vägtrafiken samt verksamheter med nära samband till dem föreslogs bilda ett självständigt bolag med specialuppgift, med staten som enda ägare. Riksdagen godkände bolagiseringen i juni 2018, och bolagiseringslagen (574/2018) stadfästes den 13 juli 2018. Trafikstyrningsbolaget inleder sin verksamhet den 1 januari 2019.

Den trafikstyrningsverksamhet för sjö-, väg- och järnvägstrafiken som Trafikverket ansvarar för samt den planerings-, stöd- och upphandlingsverksamhet som hör nära samman med den samt informationssystemen och informationsinfrastrukturen bolagiseras i syfte att skapa en enhetlig ägar- och förvaltningsmodell för trafikstyrningen och trafikledningen. Samtidigt som trafikstyrningsbolaget (Traffic Management Finland Oy) inleder sin verksamhet vid ingången av år 2019 bildas en statlig trafikstyrningskoncern genom att Air Navigation Services Oy och Finrail Oy fogas till den helhet som bolagiserats ur Trafikverket.

Trafikstyrningsbolaget kommer att vara ett helt statsägt specialuppgiftsbolag, och kommunikationsministeriet svarar för dess ägarstyrning. Styrningen av bolaget grundar sig på ägarstyrningen av statliga bolag, sektorlagstiftningen och de föreskrifter och anvisningar som myndigheterna meddelat med stöd av den. Dessutom ska styrningen av bolaget grunda sig på innehållet i det tjänsteavtal som ska ingås med Trafikverket (Trafikledsverket från och med början av året 2019) och är centralt med tanke på bolagets affärsverksamhet.

Uppskattningsvis kommer cirka 180 årsverken att övergå till det nya bolaget från Trafikverket. Bolagets sammanlagda personalstyrka uppgår till över 1 000 årsverken.

Kommunikationsministeriets förvaltningsområde omarbetas



2.3 Landskapsreformen

I regeringens proposition RP 15/2017 rd föreslås att det stiftas en landskapslag, en lag om ordnande av social- och hälsovård och en gemensam lag om införande av dessa. I propositionen ingår förslag till lag om landskapsindelning och lag om landskapens finansiering samt förslag till ändring av lagstiftningen om kommunernas finansiering, skattelagstiftningen, lagstiftningen om landskapens och kommunernas personal, vallagstiftningen och vissa lagar som gäller den allmänna förvaltningen samt de ändringar som reformerna förutsätter i den övriga lagstiftningen.

Enligt lagförslaget är landskapen offentligrättsliga samfund med regionalt självstyrelse. Det ska inrättas 18 landskap i Fastlandsfinland. Landskapen ska ha landskapsfullmäktige, en landskapsstyrelse och en revisionsnämnd. Landskapen beslutar själva om övriga organ. Den 1 januari 2021 överförs till landskapen de uppgifter som åläggs dem i lag. Avsikten är att det till landskapen ska överföras uppgifter från närings-, trafik- och miljöcentralerna, arbets- och näringsbyråerna, regionförvaltningsverken, landskapsförbunden, andra samkommuner och kommunerna.

Trafikuppgifter som ingår i den föreslagna landskapslagen

I 6 § 1 mom. 14 och 15 punkten i förslaget till landskapslag föreskrivs det om sådana uppgifter inom trafiksektorn som överförs till samtliga landskap. I 2 mom. föreslås bestämmelser om utveckling och ordnande av trafiktjänster på landskapsnivå samt om planering och ordnande av offentlig persontrafik och skärgårdstrafiken. Dessa uppgifter avses vara frivilliga för landskapen: landskapen kan åta sig att sköta uppgifterna om de så vill.

Den uppgift som det föreskrivs om i 1 mom. 14 punkten är den mest omfattande av de uppgifter som överförs till landskapen. Enligt den ska landskapen ha hand om

- trafiksystemets funktion,
- trafiksäkerheten,
- väg- och trafikförhållandena,
- den regionala väghållningen,
- samarbetet inom markanvändningen och
- produktionen av data om verksamhetsmiljön för användning i den nationella trafiksystemplaneringen.

Landskapens framtida uppgifter motsvarar i huvudsak dem som närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden har skött. Enligt 3 § 1 mom. 8 punkten i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009) hör det till närings-, trafik- och miljöcentralernas uppgifter att sköta trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten, väg- och trafikförhållandena, landsväghållningen och ordnandet av kollektivtrafiken. Enligt 2 mom. i paragrafen ska närings-, trafik- och miljöcentralerna dessutom bereda en utvärdering av den regionala tillgången till basservice inom trafiken.

Trafiksystemplanering

Trafiksystemplanering avses bli genomförd i de 18 landskapen. Det är meningen att landskapen ska svara för trafiksystemets funktion inom sitt respektive område. Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar avses med trafiksystem den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikformer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser

och information, samt av i lagen om transportservice avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken. Trafiksystemet är nära kopplat till andra funktioner i samhället, såsom utvecklingen av region- och samhällsstrukturen. Till målen för trafikpolitiken och trafiksystemet hör trygg mobilitet och trygga transporter och ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart trafiksystem. För att trafiksystemets funktion och planering ska bli effektivare är det viktigt att sörja för ett brett upplagt samarbete mellan staten, landskapen och kommunerna. Särskilt viktigt är det att sörja för att de olika trafikformerna (väg-, ban-, vatten- och flygtrafik) är kompatibla med datakommunikationen med beaktande av medborgarnas och näringslivets behov.

Den regionala väghållningen

Enligt motiveringen till landskapslagen försäkras man sig genom regional väghållning om att den dagliga trafiken fungerar och tryggar att vägkonstruktioner och broar bevaras. Enligt en definition i lagen om trafiksystem och landsvägar avses med väghållning planering, byggande, underhåll och trafikförvaltning av landsvägar. Dessa uppgifter utförs även i fortsättningen avtalsbaserat (huvudman-agent-avtal), eftersom staten fortsätter att äga hela vägnätet.

I avtalen kan man komma närmare överens med ett enskilt landskap eller det landskap som svarar för väghållningen om underhållet och upprätthållandet av det regionala vägnätet samt om eventuella områdesentreprenader (till exempel konkurrensutsättning och övervakning av arbetet samt underhåll av den del av riksnätet som finns på landskapets område) och andra väghållningsuppgifter. Det är meningen att lagen om trafiksystem och landsvägar ska innehålla mer detaljerade bestämmelser om detta.

När det gäller väg- och trafikförhållanden ingår uppföljning av verksamhetsmiljön samt upprätthållande och uppföljning av väg- och trafikinformation i uppgiften. Landskapet ska antingen på egen hand eller i samarbete med andra landskap producera information om trafikmängder och om invånarnas och näringslivets behov för ett nationellt informationssystem. Denna information stödjer uppgörandet av landskapsstrategin och planen för de offentliga finanserna samt beredningen av nödvändiga investeringar och bestämmandet av servicenivån.

Uppgifter i samband med statsunderstöd

Enligt 6 § 1 mom. 15 punkten i förslaget till landskapslag ska landskapet sköta uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar och mobilitetsstyrning.

Vägdelägarna ansvarar för de enskilda vägarnas väghållning. De bestämmer vilken väghållningsnivå de behöver och finansierar den själva. Väglagen är skyldiga att upprätthålla anslutningar från enskilda vägar till landsväg. Staten och kommunerna kan i dagsläget bevilja bidrag för olika väghållningsändamål. Statsunderstödsanslag används för närvarande till att stödja underhåll och förbättring av enskilda vägar, och understöd riktas till både enskilda vägar och specialobjekt på enskilda vägar, till exempel färjesträckor på enskilda vägar. Nivån på anslagen i ramarna för understöd för enskilda vägar har varit 3 miljoner euro. Anslaget för underhåll och förbättring av enskilda vägar utan tilläggsfinansieringsprogram är cirka 700 000 euro. I dagsläget har cirka 2,3 miljoner euro avsatts för specialobjekt, särskilt stöd för vajerfärjor och färjesträckor på enskilda vägar. För statsunderstödsanslaget för enskilda vägar åren 2016–2019 har det anvisats sammanlagt 35 miljoner euro i tilläggsfinansiering som härrör från program som är avsedda att minska den s.k. reparationsskulden.

Syftet med mobilitetsstyrningen är att påverka människors beteende och sätt att färdas genom att främja gång och cykling. Numera anvisas i statsbudgeten årligen ett anslag på 900 000 euro för mobilitetsstyrning, och med anslaget har olika projekt inom kommuner och sammanslut-

ningar redan finansierats. Landskapet kan genomföra mobilitetsstyrningen antingen på egen hand eller i samarbete med andra landskap.

Andra myndighetsuppgifter som anknyter till enskilda vägar

När den nya lagen om enskilda vägar träder i kraft den 1 januari 2019 överförs vissa uppgifter som vägnämnderna, vilka dras in, har skött till närings-, trafik- och miljöcentralerna. Det är fråga om bedömning av kommunens gatuhållningsskyldighet, sammankallande av väglagets stämma och användning av administrativa tvångsmedel. I huvudsak är uppgifterna nya för närings-, trafik- och miljöcentralerna. Också enligt gällande lag är närings-, trafik- och miljöcentralen behörig att på initiativ av en vägdelägare eller ett väglag pröva frågan om kommunens skyldighet att överta väghållningen. I detta hänseende är det inte fråga om att närings-, trafik- och miljöcentralen tilldelas en ny uppgift.

Bemyndigandet att sammankalla väglagets stämma och förelägga hot om tvångsutförande när det gäller någon som är skyldig att genomföra en åtgärd för väghållning var nya uppgifter för närings-, trafik- och miljöcentralen. Uppgiftshelheten är emellertid liten. Dessutom är uppgifternas art sådan att behovet av dem inte är särskilt stort, och det är högst sannolikt att närings-, trafik- och miljöcentralerna åren 2019 och 2020 inte kommer att sköta några uppgifter som ingår i denna helhet.

Offentlig persontrafik

I 6 § 2 mom. 1 punkten i förslaget till landskapslag föreskrivs om utveckling och ordnande av trafik tjänster på landskapsnivå samt planering och ordnande av offentlig persontrafik för vägtrafikens del, med undantag för verksamhetsområdena för de kommunala och regionala myndigheter som avses i lagen om transportservice och planering och ordnande av trafiken inom dessa områden. Sådana behöriga kommunala myndigheter som ansvarar för offentlig persontrafik är bland annat Hyvinge, Imatra, Kajana, Karleby, Villmanstrand, Rovaniemi och Salo inom sitt respektive område och regionala myndigheter är bland annat samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Tavastehus stad, Joensuu stad, Kuopio stad och Lahti stad. Det finns sammanlagt 14 kommunala och 12 regionala myndigheter av detta slag, som fortsätter med sin verksamhet som förut om inget annat bestäms.

Hösten 2017 beslutades det att också järnvägstrafiken skulle omfattas av landskapens behörighet. Finansministeriets bemötande med anledning av detta gavs till riksdagens förvaltningsutskott den 8 december 2017. Behörigheten för landskapen att ordna regional tågtrafik kompletterar kommunikationsministeriets nationella behörighet. Ministeriet kan med stöd av ett avtal bemyndiga landskapen att upphandla sådana trafik tjänster på järnvägarna som kompletterar upphandlingar som har gjorts av ministeriet. Vid de framtida konkurrensutsättningarna kommer kommunikationsministeriet att i koncessionsavtalen definiera de nationella förbindelserna, något som i princip till stor del motsvarar dagens tågtrafikutbud. Det är meningen att landskapen om de så önskar ska kunna upphandla inom sitt område till exempel långsammare tågturer som stannar vid fler stationer och som betjänar till exempel landskapets interna arbetsplatstrafik. Den tågtrafik som ett landskap ordnar kan i någon mån sträcka sig också utanför landskapets egentliga behörighetsområde, exempelvis till en korsningsstation som ligger i ett angränsande landskap. Dessutom kan landskapen samarbeta om upphandling av trafik som löper mellan landskapen. Samordningen av regional och rikstäckande järnvägstrafik kan ske i

samband med att den riksomfattande trafiksystemplan och de trafiksystemplaner på landskapsnivå som anges i lagen om trafiksystem och landsvägar utarbetas.

Köp av flygtrafik är ett inslag i den offentliga persontrafiken, och uppgiften överförs från staten (Transport- och kommunikationsverket) till landskapen, men finansieringen sker i form av särskild finansiering. Den omständigheten att uppgiften att köpa flygtrafik överförs från verket till landskapen har en marginell personalkonsekvens.

Meningen är också att uppgifterna i anslutning till statsunderstöd för byggande och upprätthållande av vissa flygplatser ska överföras från staten (kommunikationsministeriet) till landskapen. Landskapen kan utgående från prövning anvisa stöd till sådana flygplatser som inte ingår i Finavia Abp:s flygplatsnät. Överföringen av den statsunderstödsuppgift som hänför sig till flygplatser från ministeriet till landskapen har en marginell personalkonsekvens.

Enligt den föreslagna landskapslagen omfattar den offentliga persontrafiken vägtrafik, järnvägstrafik, flygtrafik och Kvarkestrafiken. Ansvaret för att ordna offentlig persontrafik beträffande vägtrafik och köptrafiken beträffande båttrafiktjänsterna i Kvarken överförs från närings-, trafik- och miljöcentralerna till landskapen, uppgiften att köpa flygtrafik överförs från Transport- och kommunikationsverket till landskapen och uppgifter som gäller statsunderstöd för flygplatser som inte är Finavia Abp:s överförs från kommunikationsministeriet till landskapen. I landskapslagen görs det möjligt för landskapen att ta på sig skötseln av uppgifter som hänför sig till den offentliga persontrafiken: planering, ordnande och eventuella köpta tjänster. Frånsett köpen av flygtrafik, Kvarkestrafiken och uppgifterna i samband med statsunderstöd utgör verksamheten uppgifter med allmän finansiering.

Om landskapen så önskar kan de helhetsinriktat sköta och ansvara för utvecklingen och ordnandet av landskapets trafiktjänster. I framtiden uppstår det vid sidan av traditionell offentlig persontrafik nya informationsbaserade mobilitetstjänster och digitala sätt att dela och kombinera det nuvarande utbudet på nya sätt som betjänar kunderna bättre.

Ordnande av skärgårdstrafiken

Lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) reglerar möjligheterna till försörjning, rörlighet och basservice för den fasta bosättningen i skärgården. Enligt lagens 5 § bör staten ”försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning till sitt förfogande har en med hänsyn till boendeförhållandena, utkomstbetingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter erforderlig trafik- och transportservice, som är så smidig som möjligt samt avgiftsfri eller prismässigt skälig”.

Tidigare svarade Sjöfartsverket för att ordna transporterna, men sedan närings-, trafik- och miljöcentralerna inrättades 2010 har de haft detta ansvar. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland konkurransutsätter och subventionerar centraliserat skärgårdstrafiken i Sibbo och Raseborg, delvis i Ingå och Lovisa samt på Skärgårdens ringväg. Med subventionerad skärgårdstrafik avses sådan regelbunden trafik som en enskild transportör sköter sjövägen med ett sjövärdigt fartyg och som betjänar personer som bor permanent i skärgården på sådana rutter i skärgården eller på rutter mellan skärgården och fastlandet som saknar annan regelbunden trafik eller vägförbindelse.

Fleråriga avtal om skärgårdens förbindelsefartygstrafik har ingåtts i de olika regionerna. Största delen av de gällande avtalen upphör 2023.

Enligt 6 § 2 mom. 2 punkten i landskapslagen kan landskapet sköta planering och ordnande av skärgårdstrafiken. Landskapet ska ansvara för planeringen och ordnandet av skärgårdens för-

bindelsefartygstrafik samt för understödsuppgifter beträffande vajerfärjor och färjplatser längs enskilda vägar. Dessa uppgifter överförs till landskapen från närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområde där uppgiften, när det gäller förbindelsefartygstrafiken, har skötts centraliserat av närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland. Landskapen kan sköta uppgiften antingen på egen hand eller tillsammans med andra landskap. Regleringen om skärgårdstrafiken ingår i en separat regeringsproposition (det s.k. MAKU 2-paketet, RP 14/2018 rd).

2.4 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet

Samhällsstrukturen i Finland ser annorlunda ut än i de flesta andra europeiska länder. Finland är ett glesbebyggt land med stor yta och har därför ett glesare vägnät än många andra länder (0,31 km/km²). Landsvägarna har ändå en stor betydelse för näringslivet och människornas mobilitet, eftersom järnvägs- och flygplatsnätet inte tillgodoser hela landets behov.

Följande översikter av hur trafikuppgifterna fördelar sig inom statsförvaltningen i de nordiska länderna grundar sig på en bakgrundsutredning som beställts av Trafikverket, ”Liikenne- tehtävät valtioon aluehallinnossa ja maakuntahallinnossa Norjassa, Tanskassa ja Ruotsissa” (Trafikuppgifter i den statliga regionförvaltningen och i landskapsförvaltningen i Norge, Danmark och Sverige). Utredningen har utarbetats av Peter Molin, Ramboll Finland Ab (den 5 februari 2016).

2.4.1 Sverige

Det land som ligger närmast Finland när det gäller vägförhållandena är Sverige där vägnätet, på samma sätt som i Finland, består av statliga vägar, kommunala vägar och gator samt enskilda vägar, av vilka en del får statsbidrag. I Sverige beviljas statsbidrag dock till betydligt högre belopp än i Finland. I Sverige finns bestämmelserna om landsvägar i väglagen.

Den statliga vägförvaltningen, Trafikverket, svarar för statens vägnät. I praktiken sträcker sig det statliga vägnätet längre in i städer och kommuner än i Finland, eftersom huvudlederna ofta är statliga vägar också i de större städerna. Trafikverket har inget sektoriellt ansvar för vägtrafiken och verket har formellt avstått också från sin regionala organisation, men det har fortfarande sex regiondirektörer som även officiellt är regionala väghållningsmyndigheter. Trafikverket svarar för de nationella huvudlederna, såsom europavägarna. Dessutom svarar Trafikverket för finansiering, fysisk planering och genomförande av statliga projekt i det lägre vägnätet. Om finansieringen inte räcker till prioriteras projekten i samarbete med länsstyrelsen. Trafikverket har cirka 6 200 anställda.

Allt sedan 1862 har det i Sverige funnits landskap med fullmäktige som väljs genom direkt folkomröstning. I landet finns det för närvarande 20 landskap, landsting, av vilka åtta (regioner) har utvidgade ansvarsområden. Regionernas utvidgade ansvar har att göra med regionalt hållbar utveckling och tillväxt samt med regionala trafikinfrastrukturplaner, det vill säga utvecklingen av ett regionalt trafiknät. Andra uppgifter som landstingen har är att ansvara för hälso- och sjukvård, lokaltrafik samt planläggning på landskapsnivå.

Sverige har dessutom 21 länsstyrelser som företräder staten och bevakar statens intressen på regionnivå. Länsstyrelserna följer bland annat upp verkställandet av statliga beslut regionalt och främjar utvecklingen av regionerna. Länsstyrelserna grundar sig på samma lag, ursprung-

ligen 1634 års lag, som låg till grund när Finland inrättade sina tidigare länsstyrelser. Länsstyrelserna har det regionala planeringsansvaret, med andra ord prioriterar de statliga projekt i det lägre vägnätet på sina områden, såsom nämns ovan.

Sverige har för närvarande 290 kommuner. Mellan 1962 och 1974 minskade antalet kommuner från cirka 1 000 till 278. Efter det har det gjorts några kommunindelningar, vilket har lett till det antal kommuner som finns i dag. Kommunerna svarar i huvudsak för sina gator, men huvudgatorna kan vara också Trafikverkets ansvar.

I Sverige pågår ett projekt som kallas Rätt väghållaransvar (RÄV) inom vilket Trafikverket i samarbete med kommuner, landsting och Riksförbundet Enskilda Vägar arbetar för en mer rationell väghållning. För att uppnå totalekonomisk effektivitet och rationellare väghållning har det gemensamma målet för projektet varit att uppnå rätt fördelning av väghållaransvaret mellan staten, kommunerna och dem som ansvarar för enskilda vägar.

Sverige har utarbetat en nationell plan för långsiktiga satsningar på trafikinätet. Den nuvarande planen har upprättats för 2014–2025 (Nationell plan för transportsystemet). Den fastställs av regeringen och genomförs av Trafikverket. Under perioden satsas totalt 522 miljarder kronor (ca 56 miljarder euro). Av detta belopp styrs 241 miljarder kronor (ca 25,7 miljarder euro) till skötsel och upprätthållande av vägar och järnvägar. Återstående 281 miljarder kronor (ca 30 miljarder euro) riktas till att utveckla infrastrukturen. Förutom med statliga medel finansieras åtgärderna med trängselavgifter och andra avgifter som uppgår till cirka 67 miljarder kronor (ca 7,2 miljarder euro) och samfinansiering som kommunerna, regionerna och företagen står för (ca 18 miljarder kronor, det vill säga cirka 1,9 miljarder euro). Landstingen lägger fram egna regionala planer för trafikinfrastrukturen för samma period, 2014–2025. I planerna ingår landstingens planerade investeringar som gäller bland annat landstingens andelar av den regionala kollektivtrafiken och av de gemensamma kostnaderna enligt den nationella planen, åtgärder som vägarna kräver samt behov avseende lederna för gång- och cykeltrafik. Regeringen beslutar om landstingens finansiella ramar.

Den svenska regeringen beslutar om eventuella avgifter för väganvändning och uttaget av dem inom ramen för lagen om infrastrukturavgifter på väg (2014:52). För närvarande tas avgifter för väganvändning ut på Öresundsbron mellan Sverige och Danmark och för passager över Svinesundsbron mellan Sverige och Norge (Svinesundsförbindelsen). Riksdagen i Sverige beslutar om uttaget av trängselskatt. I dagsläget tas trängselskatt regelmässigt ut bara i Stockholm och Göteborg.

2.4.2 Norge

Det norska vägnätet består av statliga vägar, fylkesvägar, kommunala vägar och gator samt enskilda vägar. I Norge satsas det totalt sett betydligt mer på trafiklederna än i Finland, bland annat på grund av nivån på det nuvarande vägnätet samt topografin och markförhållandena. I Norge regleras landsvägarna i väglagen, lov om vegar.

Den statliga vägförvaltningen, Statens vegvesen, svarar för det statliga vägnätet och har det sektoriella ansvaret för vägtrafiken. Statens vegvesen består av centralförvaltningen (Vegdirektoratet) och fem vägdistrikt (regioner). Varje vägdistrikt omfattar flera fylken och svarar för de statliga vägarna inom sitt respektive område samt för fylkesvägarna under ledning av fylkena. Statens vegvesen har totalt 7 332 anställda. När det gäller vägfrågor har byggande och underhåll lagts ut, men av närmare hälften av planeringen av de statliga vägarna görs fortfarande av Statens vegvesens centralförvaltning och vägdistriktens vägavdelningar. I vägdistrikten (regionerna) finns det en särskild vägavdelning för varje fylke, och de största pro-

jekten har också en egen projektavdelning. Dessutom har varje vägdistrikt gemensamma resurser, det vill säga en egen centralförvaltning.

Norge har 19 fylken, medräknat Oslo som är både ett fylke och en kommun. Fylkenas trafik finansieras av staten och genom vägtullar som direkt finansierar trafikprojekt, totalt cirka 8,1 miljarder norska kronor (ca 860 miljoner euro) om året. Fylkena samlar också in fylkesskatt, men den norska riksdagen stortinget beslutar om skattens storlek och skatten balanseras mellan fylkena genom ramfinansiering. I samband med en förvaltningsreform 2010 överförde staten 17 200 kilometer vägar och 78 färjeförbindelser till fylkena. Fylkenas vägnät växte således med cirka 50 %. Tillsammans med vägarna överfördes också finansieringen till fylkena, och cirka 5,4 miljarder norska kronor (ca 557 miljoner euro) överfördes till fylkenas ramfinansiering och 1 miljard norska kronor (ca 105 miljoner euro) till den fria finansieringen. De medel som beviljats för perioden 2010–2014 sjönk i någon mån och 2014 beviljades fylkena därför tilläggsfinansiering för underhåll, eftersom den redan beviljade finansieringen inte hade räckt till för att hålla den överförda reparationskulden ens på samma nivå som tidigare.

Fylkena beslutar själva om hur fylkets vägnät ska utvecklas och underhållas. Finansieringen har tydligt inriktats på nyinvesteringar, i viss mån på bekostnad av underhållet. För vägnätets del styrs fylkenas verksamhet av de strategiska planer som fylkena utarbetar och av budgeten. Dessa fungerar som resultatmål för fylkesvägarna. Fylkena beställer den produktion som har med fylkesvägarna att göra hos Statens vegvesens vägdistrikt. Vägcheferna i vägdistrikten svarar i sin tur för att det finns tillgång till nödvändiga resurser för de uppgifter och mål som ålagts av fylkena. Beträffande fylkesvägarna styrs vägdistriktens verksamhet av olika planer, avtal och budgetar. I fråga om väginvesteringarna och underhållet är ansvaret delat så att fylkena bestämmer vad det ska satsas på och vägdistrikten hur satsningarna ska genomföras på det praktiska planet. Reformen 2010 ses i praktiken inte som någon stor sak i Norge, sannolikt på grund av att vägdistrikten till viss del förvaltar fylkesvägarna på samma sätt som tidigare. Det finns dock utmaningar: chefen för vägdistriktet rapporterar till både Statens vegvesen och fylkesförvaltningen. Fylkena i ett vägdistrikt kan även ha olika mål, och även andra uppgifter som hör till fylkena tävlar om finansieringen.

Norge har totalt 428 kommuner. Alla fylken, förutom Oslo, omfattar 14–24 kommuner. Kommunerna har, liksom i Finland, ansvar för grundläggande utbildning, hälsovård, planläggning och tekniska tjänster, medräknat kommunala vägar och gator. Antalet kommuner är avsevärt större än i Finland och i Norge inleddes 2014 ett program i syfte att minska kommunantalet. Än så länge är de praktiska resultaten av programmet små.

I Norge har man också grundat ett nytt statligt vägbolag, vegselskap, vars uppgift i huvudsak är att svara för större investeringsprojekt och för underhållet av dessa i det norska TEN-T-nätet. Bolaget finansieras direkt av staten och genom insamling av vägtullar. Bolaget kan också få lån av staten. Dessutom kommer det åter att startas Public Private Partnership-projekt (PPP) i Norge.

Vägnätet i Norge finansieras både direkt med statliga medel och genom avgifter för vägtullar. I landet finns det för tillfället cirka 210 aktiva vägtullstationer där avgifterna i fråga tas ut. I Norge är vägtullavgifterna till sin natur jämställda med skatter; de samlas i huvudsak in hos privatpersoner utgående från väganvändningen. Som jämförelseobjekt kan till denna del nämnas Frankrike, eftersom det norska systemet med vägtullar påminner starkt om det franska. I Norge är det brukligt att betala vägtullavgifter åtminstone tills kostnaderna för att bygga vägen i fråga har täckts fullt ut.

2.4.3 Danmark

Det danska vägnätet består av statliga vägar, kommunala vägar och gator samt enskilda vägar. I absoluta tal är vägnätet naturligtvis inte lika stort som i övriga Norden, men sett till tätheten är vägnätet helt klart störst i Norden och i Danmark sker cirka hälften av trafikarbetet på de statliga vägarna. Landsvägarna i Danmark regleras i lagen om offentliga vägar (Lov om offentlige veje).

Den statliga vägförvaltningen Vejdirektoratet svarar för statens vägnät, i praktiken för motorvägar och andra huvudvägar, internationellt viktiga vägar och vägar som förenar olika delar av landet. Kommunerna svarar för alla andra vägar. Vejdirektoratet har ett uttalat sektoriellt ansvar för vägtrafiken och totalt 820 anställda. I Danmark ansvarar förvaltningen även i övrigt för olika sektorer, förutom Transportstyrelsen som svarar för regleringen av väg-, ban- och flygtrafiken. Danmark har också ett särskilt trafiksäkerhetsverk. En följd av en reform som genomfördes 2007 är också Vejdirektoratets sex regionala vägcenter (vejcenter). Dessa har som uppgift att tillgodose regionala behov, bland annat samarbetet med kommunerna. Vägcentren svarar också för tillsynen över den dagliga skötseln.

Kommunreformen 2007 förde med sig ett stort antal kommunsammanslagningar och Danmark har för närvarande 98 kommuner i stället för de tidigare 271. Vid reformen övergick ansvaret för största delen (80 %) av vägarna i länen (amten) till kommunerna. Även om kommunerna fick ansvar för betydligt fler vägar och gator är trafikarbetet koncentrerat till det statliga vägnätet. Vid reformen avskaffades samtidigt de 14 amten, och för att ersätta dem inrättades fem regioner som ansvarar för bland annat hälso- och sjukvård, regional utveckling, kollektivtrafik och en del av socialväsendet. Regionerna har ingen roll inom väghållningen. Övergången från tre till två nivåer inom förvaltningen motiverades med ambitionen att förenkla förvaltningen och säkerställa utvecklingen av de nationella huvudförbindelserna.

Den statliga danska vägfinansieringen sker över statsbudgeten, men till skillnad från situationen i Norge och Sverige har såväl regerings- som oppositionspartierna kommit överens om gemensamma satsningar på trafiknätet. Detta avtal har ingåtts för cirka fem år

Det är till största delen avgiftsfritt för alla att använda det danska vägnätet. Undantag från regeln utgör passagen över vissa broar, såsom bron över Stora Bält och Öresundsbron, eftersom en bruksavgift tas ut hos dem som passerar dessa broar. De bolag som förvaltar broarna är en del av den större koncernen Sund og Bælt. Koncernen och dess dotterbolag lyder under dansk speciallagstiftning.

Broavgifterna grundar sig på att det hos dem som använder dessa broar tas ut en avgift varje gång de passerar bron. Avgiften är inte fullständigt fast till sin natur. Det förekommer nämligen att avgifterna sänks till exempel på grund av vissa rabatter eller under kampanjer; då är broavgifterna lägre än normalt. Broavgifternas nivå varierar beroende på om det är fråga om fordon som registrerats för privat bruk eller för ett företags bruk. Dessutom påverkas avgifterna av årstiden, vilken tid på dygnet det är och antalet passager.

2.5 Bedömning av nuläget

De uppgifter som närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområde har överförs i huvudsak till landskapen, som blir ansvariga för dem och ska sköta dem. Uppgifterna gäller särskilt trafiksystemets funktion, den regionala väghållningen samt ordnande och planering av trafiktjänsterna. Till följd av ändringen sker beslutsfattandet närmare kunderna och näringarna i regionen. Ansvaret för trafikens dagliga funktion och för att den säkerställs övergår från staten till landskapen, men finansieringen av väghållningen förblir särskild finansiering som staten ansvarar för. En förutsättning för att uppgifterna ska kunna skötas framgångsrikt och i en-

lighet med målen är att uppgifterna sammanförs, att kompetensen upprätthållas och utvecklas samt att resurserna är tillräckliga.

De författningsändringar som landskapsreformen förutsätter genomförs för trafikens del genom lagförslagen i denna proposition.

Lagen om trafiksystem och landsvägar

Utvecklingen i världen och i det finländska samhället utmanar till nya åtgärder. Omvärldsförändringar påverkar planeringen av trafik, transporter och trafiksystem. Sådana förändringar är exempelvis omvälvningarna inom mobiliteten, den omständigheten att regionstrukturen differentieras, de växande stadsregionerna och urbaniseringen samt befolkningsförändringar, klimatutmaningar och energifrågor, principerna för hållbar utveckling, digitaliseringen och automatiseringen, de nya trafiktjänsterna samt förändringarna i förvaltningsstrukturen. Dessa utvecklingstrender har långvariga verkningar för hur pass väl Finland klarar sig. Landsvägsnätet förutsätts tillgodose olika behov i fråga om såväl resor som transporter. Samtidigt har också kraven på trafiksystemets servicenivå ökat.

I samband med landskapsreformen har statsminister Sipiläs regering fastställt att det är viktigt att trafiknätet är enhetligt och att staten fortsätter att äga landsvägsnätet. Det är nödvändigt att bestämma landskapens roll i den regionala väghållning som gäller landsvägarna samt landsvägsägarens roll och dess trafikförvaltnings roll i relation till landskapen när det gäller skötseln av de trafikuppgifter som anges i lagen om trafiksystem och landsvägar. Arbets- och ansvarsfördelningen mellan olika aktörer i den nya situationen måste skrivas in i den lagen.

Med tanke på att staten kvarstår som ägare till landsvägsnätet och för att väghållningen ska vara hållbar ur ett nationellt perspektiv är det enda sättet att slå vakt om att vägnätet och servicenivån förblir enhetliga i landets olika delar att uppgifterna sammanförs i form av landskapsövergripande samarbete och att särskild finansiering tillämpas. För den regionala väghållningen avsätts så kallad särskild finansiering under kommunikationsministeriets huvudtitel. Det är nödvändigt att i lagen om trafiksystem och landsvägar ta in grundläggande bestämmelser om den särskilda finansieringen och inriktningen av den.

Under årens lopp har produktiviteten inom väghållningen förbättrats genom att man effektiviserat organisationsstrukturen och koncentrerat funktionerna. Senast inleddes i början av 2016 verksamhet med upphandlingsområden som svar på krav som ställts i en samarbetsprocess där närings-, trafik- och miljöcentralerna deltagit. Det är viktigt att slå vakt om nyttan av nuvarande koncentreringsåtgärder, och därför behöver bestämmelser om sammanförande av uppgifter tas in i lag.

Det är meningen att de regionala väghållningsuppgifterna enligt 6 § 1 mom. 14 punkten i landskapslagen ska utföras avtalsbaserat. Det är möjligt att i avtalen komma närmare överens med landskapen inom väghållningsområdet om väghållningen i alla landskap som området ska sköta. I lagen behöver föreskrivas närmare om avtalsförfarandet och innehållet i avtalen samt om den roll som den statliga trafikförvaltningen ska spela i sin egenskap av företrädare för landsvägsnätets ägare i relation till landskapen.

Våren 2018 överlämnade regeringen till riksdagen en proposition med förslag till lag om trafiksystem och landsvägar (RP 45/2018 rd; 572/2018) som godkändes i ändrad form i juni 2018 och trädde i kraft den 1 augusti 2018. Enligt lagen är trafiksystemplanering fortlöpande planering som sker i växelverkan mellan olika parter, så att dess riksomfattande och regionala mål samordnas och förutsättningar skapas för ett fungerande trafiksystem som kan utvecklas. Syftet med lagen är också att upprätthålla och utveckla landsvägsförbindelserna som en del av

trafiksystemet så att de fungerar, är trygga, främjar en hållbar utveckling och tillgodoser trafik- och transportbehoven samt att säkerställa ett enhetligt landsvägsnät och en enhetlig servicenivå i hela landet.

För närvarande fattas besluten om planeringsbehov och planeringsobjekt i samarbete mellan närings-, trafik- och miljöcentralerna och Trafikverket. Det riksomfattande planeringsprogrammet utarbetas i samarbete med närings-, trafik- och miljöcentralerna, men Trafikverket svarar för och beslutar om planeringsprogrammet inom ramen för den finansiering som står till buds. För att säkerställa enhetligheten på nationell nivå och en effektiv inriktning av planeringsfinansieringen är det befogat att också i den nya situationen hålla kvar en motsvarande samarbetsbaserad verksamhetsmodell när skötseln av väghållningsuppgifterna övergår till landskapen.

Landskapsreformen och den övriga trafiklagstiftningen

Enligt propositionen om landskapslagen ska landskapen i fortsättningen sköta uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar, och vägbidragen ska särskiljas från bidrag till specialobjekt på enskilda vägar så att understöd för färjor och färjesträckor behandlas som en del av hela skärgårdstrafiken. Det är meningen att det statsunderstöd för enskilda vägar som riktas till vägarna i fortsättningen ska vara en del av landskapens allmänna finansiering, medan finansieringen för specialobjekt fördelas mellan landskapen i form av särskild finansiering.

När landskapsreformen träder i kraft är det ändamålsenligt att vägnämndernas uppgifter som överförs till närings-, trafik- och miljöcentralerna den 1 januari 2019 och anknyter till bedömning av kommunens gatuhållningsskyldighet, sammankallande av väglagets stämma och användning av administrativa tvångsmedel överförs till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, som inrättas i samband med landskapsreformen.

Banlagen föreslås uppta närmare bestämmelser om landskapens uppgifter i samband med yttrande- och hörandeförfaranden. Vad ordnandet av offentlig persontrafik beträffar införlivas ändringarna med lagen om transportservice, medan de ändringar som hänför sig till finansiering av flygplatser införlivas med luftfartslagen.

I propositionen ingår dessutom lagförslag där de behöriga myndigheterna och deras namn ändras med anledning av landskapsreformen.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Syftet med propositionen är att verkställa landskapsreformen vad gäller uppgiftsområdena i 6 § 1 mom. 14 och 15 punkten och 2 mom. 1 punkten i den föreslagna landskapslagen. Syftet är att genomföra behövliga personal- och egendomsöverföringar i samband med överföringen av dessa uppgifter från närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden till landskapen och att göra andra ändringar som behövs till följd av förändringarna i aktörsfältet för väghållning och trafik. Dessutom ingår i propositionen uppgifts- och personalöverföringar från närings-, trafik- och miljöcentralerna till staten (Trafikledsverket och trafikstyrningsbolaget).

Även om landskapen åläggs väghållningsuppgifter är avsikten inte att i samband med landskapsreformen överföra ägandet av landsvägsnätet till landskapen. Avsikten är att staten kvarstår som ägare av och ansvarig väghållare för landsvägsnätet. För att ägandet ska kvarstå hos staten krävs det att staten har tillräcklig beslutanderätt, att styrningen av landskapen säkerställs

och att finansieringen av väghållningen går via staten. I annat fall skulle staten sakna faktiska möjligheter att åta sig ansvaret som ägare av landsvägarna.

Propositionens syfte är också att säkerställa att landsvägsnätet är enhetligt på riksnivå och att landsvägarnas servicenivå är tillräcklig överallt i Finland. Centrala mål i sammanhanget är också att kvaliteten på väghållningen säkerställs och att kontrollen av den förbättras. Ett av målen för propositionen är att bidra till att trygga en tillräcklig finansiering av väghållningen i den nya modellen för ordnande av väghållningen.

Väghållningen har blivit mycket effektivare under de senaste åren, och de knappa resurserna för väghållning kommer inte att öka i samband med landskapsreformen. Ett av syftena med propositionen är därför att trygga de framgångar som har uppnåtts genom koncentrerad och enhetliga förfaranden och att säkerställa att väghållningen sköts kostnadseffektivt också i fortsättningen. Dessutom är uppgifterna inom väghållningen specialuppgifter som kräver särskild expertis. I den nya situationen är det mycket viktigt att försäkra sig om att sakkunskapen bevaras. Ett av målen för propositionen är att trygga en sakkunnig skötsel av väghållningsuppgifterna och en tillräcklig finansiering av dem i den nya modellen för ordnande av väghållningen.

Trafiksystemplanering har bedrivits allt sedan 1990-talet, och 2010 blev den första gången en uppgift för landskapsförbunden. Propositionens syfte är att trafiksystemplanering som omfattar alla trafikformer och färdstätt också i fortsättningen ska utföras som en del av landskapens planeringssystem och att planen ska vara en av utgångspunkterna för den riksomfattande trafiksystemplanerna. Planerna och anknytande åtgärder bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser från trafiken, förbättra trafiksystemets energieffektivitet och på ett kostnadseffektivt sätt skapa förutsättningar för fungerande och trygga rese- och transportkedjor.

Ett mål för propositionen är också att trafiktjänsterna ska närma sig invånarna och företagen i respektive landskap i och med att behörighet och ansvar för ordnandet överförs från staten till landskapen. I synnerhet gäller detta offentlig persontrafik såsom väg-, järnvägs- och flygtrafik samt Kvarcentrafiken.

3.2 Alternativ

De centrala utgångspunkterna vid beredningen av propositionen har varit att genomföra landskapsreformen i överensstämmelse med förslaget till landskapslag och att alla lösningar ska bidra till att trygga ett enhetligt rikstäckande landsvägsnät. Av nationell betydelse är framför allt riks- och stamvägar som betjänar den långväga trafiken, och av särskilt intresse är att servicenivån på dessa vägar är enhetlig. I samband med beredningen av propositionen har alternativen valts och bedömts utifrån dessa utgångspunkter. Bedömningen av alternativen i fråga om att organisera de uppgifter som överförs till landskapen har gällt i första hand ägandet av vägnätet, hur finansieringen ska ordnas och de rikstäckande uppgifter som för närvarande sköts av närings-, trafik- och miljöcentralerna.

I fråga om ägandet har som alternativ bedömts dels möjligheten att staten kvarstår som ägare till hela landsvägsnätet, dels att de regionala vägarna och förbindelsevägarna överförs till landskapen som i så fall äger dem och sköter väghållningen för deras vidkommande medan staten kvarstår som ägare av riks- och stamvägarna och Trafikverket svarar för väghållningen i fråga om dem. Att landskapen blir ägare till hela landsvägsnätet har inte setts som ett alternativ, eftersom riks- och stamvägarna har en särskilt stor betydelse för landsvägsnätets enhetlighet och dessutom betjänar den riksomfattande långväga trafiken. Därför behöver man i alla situationer utgå från ett nationellt perspektiv vid den väghållning och förvaltning som gäller riks- och stamvägarna.

Bedömningen av alternativen som gäller ägandet har varit nära förknippad också med bedömningen av alternativen i fråga om finansiering av väghållningen. Vid beredningen har det ansetts att en och samma instans ska vara ägare och ha beslutanderätten i finansieringsfrågor. Om ägande och finansiering separeras till exempel så att staten kvarstår som ägare till alla landsvägar men landskapen beviljas allmän finansiering när det gäller regionala vägar och förbindelsevägar blir följden en situation som är ohållbar för ägaren. Det största problemet skulle vara att staten bär ägarens ansvar trots att besluten fattas i landskapen. Ägarens rättigheter och möjligheter att påverka användningen av anslag är då obefintliga.

Om ägandet överförs till landskapen och allmän finansiering tillämpas när det gäller regionala vägar och förbindelsevägar finns det en risk för att de medel som avsatts för väghållning inte används för väghållning utan för andra behov i landskapen. Med beaktande av landsvägsnätets skick och det faktum att redan nuvarande finansiering är otillräcklig leder detta till att de regionala vägarna och förbindelsevägarna försämras och att reparationsskulden stiger okontrollerat. Också trafiknätets enhetlighet på riksnivå blir i så fall lidande och väghållningen splittras upp på fyra nät (enskilda vägar, gator, landskapens vägnät och riksnätet). Problemet blir då hur man ska samordna olika väghållares vägnät som ligger i ett och samma geografiska område. Men om allmän finansiering används för väghållningen och ägandet av regionala vägar och förbindelsevägar överförs, åläggs landskapen å andra sidan ett större ansvar för väghållningen i denna del av nätet, deras beslutanderätt utökas och den regionala aspekten stärks när det gäller lösningar. Detta alternativ innebär också att ingen detaljerad styrmodell behöver utvecklas för det lägre vägnätet. Det skulle dock vara svårt att samordna styrmodellerna för olika delar av nätet. Allmän finansiering och överföring av ägandet av regionala vägar och förbindelsevägar till landskapen kan dessutom stärka samordningen av markanvändning och trafik på det regionala planet.

Om staten äger hela landsvägsnätet och finansieringen genomförs som särskild finansiering, kommer finansieringen att tilldelas landskapen via kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Användningen av medlen och servicenivån inom trafiken bestäms då genom avtal med landskapen. Den särskilda finansieringens styrka ansågs i första hand vara att man kan uppnå en enhetlig väghållning och servicenivå inom basväghållningen, samtidigt som landskapen ändå kan påverka de regionala investeringarna i och underhållet av landsvägar. Genom särskild finansiering är det möjligt att säkerställa landsvägarnas enhetlighet på riksnivå i hela vägnätet och kunderna kan erbjudas en enhetlig servicenivå i respektive vägnätsklass oberoende av region. Servicenivån och kundinteraktionen med näringsliv och andra intressenter blir då densamma i hela landet, vilket är av vikt framför allt för aktörer med riksomfattande verksamhet. Särskild finansiering och statlig styrning gör det möjligt att inom väghållningen utnyttja marknaden på ett rationellt sätt vid upphandlingar (till exempel en jämn kvalitet på skötsel- och beläggningsentreprenader), vilket skapar stabilitet i verksamheten för företagen inom branschen. Genom statlig styrning och särskild finansiering av väghållningen kan man vidareutveckla verksamheten i enlighet med riksomfattande prioriteringar och mål, så att de åtgärder och verksamhetsmodeller som är effektivast och har den största genomslagskraften tas i bruk. Till svagheter hos modellen med särskild finansiering hör ett eventuellt tungt avtalsförfarande och landskapens begränsade möjligheter att påverka de riksomfattande riktlinjerna. Det är en utmaning att skapa tydliga styrmekanismer och mätare för beredning och uppföljning av hur finansieringen av basväghållningen används landskapsvis eller inom landskapens väghållningsområden.

Vid beredningen av den föregående regeringspropositionen (RP 45/2018 rd) gav man akt på förberedelserna för ett projekt som gällde den företagsekonomiska utvecklingen av trafiknätet. Dessa förberedelser pågick i början av propositionsberedningen och i samband med dem föreslogs en möjlighet att starta ett så kallat trafiknätsbolag. Med tanke på trafiknätsprojektet sågs det som centralt att staten kvarstår som ägare till landsvägsnätet. Vid beredningen av både

den föregående propositionen och denna proposition har man beaktat arbetet i en parlamenta- risk arbetsgrupp som dryftat finansieringen av trafiknätet för att propositionen inte ska för- svåra eventuella reformer som gruppen föreslår. Också i detta arbete ansågs det vara viktigt att staten kvarstår som ägare.

När det gäller styrningen av landskapen har man närmast sett avtalsarrangemangen i moti- veringen till den föreslagna landskapslagen som ett alternativ. Dessutom har man dock be- dömt behovet av och ändamålsenligheten hos en annan form av kompletterande styrning. Be- träffande sättet att genomföra styrningen har bedömningen gällt hur exakt exempelvis lands- vägarnas servicenivå behöver regleras i lag eller föreskrifter, eller om enbart avtalsstyrning räcker för att trygga en tillräcklig servicenivå. Å ena sidan har man bedömt den framtida ställ- ningen för Trafikverkets nuvarande anvisningar för väghållning och behovet av att lyfta upp några av de centrala anvisningarna till föreskriftsnivå eller göra dem bindande för landskapen via avtal. Vid beredningen har man konstaterat vikten av olika former av informationsstyrning och försökt bedöma i vilka avseenden landskapens väghållning kan styras via sådan juridiskt icke-bindande styrning och via samarbete.

I fråga om organiseringen av rikstäckande uppgifter bestod alternativen vid beredningen i att antingen överföra de rikstäckande uppgifterna centralt till Trafikledsverket eller överföra alla uppgifter till landskapen.

Resursfrågor talar för att de rikstäckande uppgifterna överförs till Trafikledsverket. De förde- lar som uppnåtts vid närings-, trafik- och miljöcentralerna genom att uppgifterna koncentrerats kan bevaras genom att uppgifterna överförs till Trafikledsverket. Denna lösning säkrar att per- sonresurserna utnyttjas effektivt, synergifördelar kan uppkomma tack vare Trafikledsverkets nuvarande uppgifter och det blir möjligt att utnyttja kompetensen vid Trafikledsverket . Ge- nom att de rikstäckande uppgifterna koncentreras till Trafikledsverket säkerställs också en ef- fektiv och sakkunnig kundservice i hela landet och en enhetlig skötsel av uppgifterna på riks- nivå. En svaghet som vidlåder överföringen av uppgifterna på riksnivå till Trafikledsverket är framför allt att avståndet växer och försvagar förståelsen för de regionala kundbehoven. Vid vissa uppgifter behövs även regional närvaro och övervakning, till exempel vid syneförätt- ningar.

Vid beredningen av propositionen har man också bedömt vilka begrepp som bör användas i lagen i fortsättningen. För närvarande är staten väghållare och Trafikverket ansvarig myndig- het i väghållningsfrågor. Begreppen behöver ändras så att de överensstämmer med den upp- giftsfördelning som överföringen av väghållningsuppgifter till landskapen föranleder. Staten fortsätter att äga landsvägarna och bibehåller därför rollen som väghållare och ansvaret för väghållningen. I väghållningsfrågor företräder Trafikverket nu staten (från ingången av 2019 sköts uppgiften av Trafikledsverket). I fortsättningen kommer landskapen och de samarbets- organ som de bildar samt Trafikledsverket att vara myndigheter med ansvar för väghållning. På grund av statens ägarroll kan inte alla de väghållningsuppgifter som i nuläget sköts av nä- rings-, trafik- och miljöcentralerna överföras till landskapen. Även Trafikledsverket kommer således att ha kvar väghållningsuppgifter, och det i större omfattning än för närvarande. När Trafikledsverket är väghållare kan man använda antingen ämbetsverkets namn Trafikledsver- ket eller begreppet väghållaren. I överensstämmelse med vad som anges ovan är det nödvän- digt för landskapen att samarbeta kring skötseln av väghållningsuppgifter. Alternativ som finns att tillgå när man talar om den aktör som har ansvar för väghållningen i landskapen är åtminstone landskapet och väghållningsområdet. Eftersom målet är att landskapen själva ska få bestämma formen för det samarbete som bedrivs vid skötseln av väghållningsuppgifter inom de gränser som landskapslagen möjliggör, och eftersom ingen av samarbetsformerna medför en fristående organisation eller juridisk person är det i sista hand landskapen som an- svarar för skötseln av uppgifterna.

Under beredningen av propositionen har lagen om transportservice till största delen satts i kraft. Den kommer under de närmaste åren att omdana hela trafiksystemet på ett framträdande sätt genom att den ger dem som använder trafiksystemet tillfälle att utveckla nya slag av högklassiga, förmånliga och effektivt producerade mobilitetstjänster och servicehelheter som motsvarar deras behov. Ambitionen är att genom lagen svara på de utmaningar och möjligheter som nya globala fenomen såsom automatisering, digitalisering och delningsekonomin för med sig och som sätter sin prägel på hela samhället som verksamhetsmiljö. Samma omvärldsförändringar kommer att påverka trafiksystemplaneringen också på andra sätt än beträffande mobilitetstjänster, till exempel genom 3D-utskrivning och lösningar som gäller virtuell verklighet; dessa kan påverka mobilitetsbehoven för både människor och varor. De nya tjänsterna baserar sig på effektivt utnyttjande av information samt på digitalisering, automatisering, nya innovationer och nya slag av affärsverksamhetsmodeller. Skrankorna mellan serviceformer, till exempel mellan mobilitetstjänster och välfärdstjänster, blir lägre, vilket betyder att olika serviceformer integreras och nya servicehelheter bildas. De nya tjänsterna och servicehelheterna i kombination med heltäckande och driftssäkra trafik- och kommunikationsförbindelser möjliggör rese- och transportkedjor som är ännu högklassigare och mer helgjutna från användarnas synpunkt. De nya tjänsterna breddar i stor utsträckning urvalet av metoder för utveckling av trafiksystemet. För trafiksystemplaneringen innebär detta en övergång från ett betraktelsesätt som baseras på trafikleder till användarorienterad planering där nya slag av mobilitetstjänster, information och åtgärder som utvecklar trafik- och kommunikationsförbindelserna utnyttjas och kombineras mångsidigt för att resorna och transportererna ska fungera bättre.

Nya slag av mobilitetstjänster och servicehelheter kommer att utvecklas snabbt efter att lagen trätt i kraft, och de kommer att förändra människornas och företagets beteendemönster. Många nya tjänster uppkommer helt och hållet på marknadsvillkor. De verkningar som tjänsterna på marknadsvillkor, vilka ibland kan förändras rentav mycket snabbt, har bör beaktas som ett inslag i offentliga långtidsplaner. Trafiksystemplaneringen bör vara kontinuerlig, engagerande och interaktiv samt smidig så att behovet av och kvalitetsnivån hos de lösningar som ingår i planerna utvärderas när efterfrågan förändras och när nya slag av ersättande eller kompletterande tjänster utvecklas. Verktyg som utgår från information och ny teknik kan och bör utvecklas och utnyttjas bättre än förr inom trafiksystemplaneringen vid uppföljning av användarerfarenheter och användarnöjdhet samt vid uppföljning av planernas aktualitet, utfall och genomslagskraft.

3.3 De viktigaste förslagen

Genom propositionen genomförs de uppgiftsöverföringar från närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden till landskapen som anges i 6 § 1 mom. 14 och 15 punkten och 2 mom. 1 punkten i förslaget till landskapslag. Uppgifterna gäller trafiksystemplanering, väghållning, uppgifter i samband med understöd för enskilda vägar samt offentlig persontrafik.

3.3.1 Lagen om trafiksystem och landsvägar

I lagen görs behövliga ändringar och tillägg som hänför sig till ordnande av väghållningen. Väghållningsuppgifterna fördelar sig i fortsättningen mellan staten och landskapen. Bestämmelser om avtalsbaserad skötsel av väghållningen i samarbete mellan staten och landskapen behövs. I denna helhet gäller det att säkerställa att landsvägsnätet är enhetligt i hela landet. Som en ny helhet fogas till lagen bestämmelser om trafiksystemplanering i landskapen.

Modell för ordnande av väghållningen

I 1 kap. föreskrivs om de grundläggande lösningar som krävs på ett allmänt plan i den nya situationen, såsom landskapens och statens roller och ansvar inom väghållningen, särskild

finansiering av väghållningen, avtal mellan staten och landskapen, vad som krävs för att landsvägarnas servicenivå ska kunna bestämmas samt allmänna krav för väghållning. I 1 b kap. föreskrivs om ordnande av skötseln av väghållningsuppgifter och om förhållandet mellan staten och landskapet, om skötseln av väghållningsuppgifter i landskapen, om avtalen mellan staten och landskapen samt om den särskilda finansieringen av väghållning. Trafikledsverket, som företräder staten, är väghållare.

Det gäller för landskapen att samarbeta om skötseln av de väghållningsuppgifter som åläggs dem i den föreslagna lagen. Det sker genom att landskapen bildar högst nio väghållningsområden, vilka organiseras genom någon form av samarbete mellan landskap som det föreskrivs om i 8 kap. i landskapslagen. Med väghållningsområde avses därmed ett område som fastställs genom ett samarbetsavtal mellan landskapen och inom vilket de väghållningsuppgifter som landskapen i området ska ansvara för sköts i enlighet med samarbetsavtalet.

De samarbetsformer som anges i landskapslagen innebär inte att en fristående juridisk person inrättas. Därför föreskrivs det i den föreslagna lagen att de väghållningsuppgifter som åläggs landskapen, till exempel planeringen av landsvägar enligt 2 kap., ska skötas av landskapet. Det förutsätts ändå att dessa uppgifter utförs i samarbete mellan landskapen inom väghållningsområdena. Inte heller definieras det desto närmare vilken aktör som ska svara för väghållningen inom landskapens väghållningsområden, utan landskapen får komma överens om detta i sina samarbetsavtal.

Landskapen ska enligt förslaget avtala om väghållningsområdena så att väghållningen är kostnadseffektiv, enhetlig, sakkunnig och långsiktig, den servicenivå som krävs uppnås och kundernas behov beaktas samt de väghållningsområden som bildas är ändamålsenliga. Om samarbetsförhandlingarna inte leder till samförstånd mellan parterna, ska statsrådet på föredragning från kommunikationsministeriet fatta beslut om landskapens samarbete kring skötseln av de regionala väghållningsuppgifterna.

De uppgifter som i fortsättningen ska skötas av landskapen inom väghållningsområdena är planering av väghållning och finansiering, beredning av planen för väghållning och trafik och avtalen om väghållning, planering av landsvägsprojekt samt upphandlingen i samband med planering, underhåll och byggande av landsvägar samt anknytande tillsyn. I detta samband ska landskapet även ha ett betydande ansvar att säkra den fungerande marknaden som har samband med väghållning. Viktiga synpunkter ur serviceproducentens synvinkel är framför allt upphandlingarnas enhetliga innehåll samt tidtabell och omfattning.

Finansieringen av den väghållning som landskapen ansvarar för föreslås bli specificerad enligt landskap baserat på vägnätets och trafikens egenskaper och andra omständigheter för att trygga ett enhetligt landsvägnät i likartat skick. Trafikledsverket ska tilldela varje landskap finansiering och reservera medel för väghållningsområdet enligt avtalet om väghållning. En del av statsbudgetanslaget för väghållning inom bastrafikledshållningen ska Trafikledsverket reservera för riksomfattande väghållningsuppgifter, till olika temaprogram och till akuta eller oförutsedda reparationsbehov.

Inom väghållningsområdet föreslås staten styra den väghållning som är en uppgift för landskapen genom avtal om väghållning, informationsstyrning och eventuella föreskrifter som utfärdas av Transport- och kommunikationsverket och preciserar de allmänna kraven för väghållning. De synpunkter som staten i egenskap av ägare till landsvägsnätet har och de trafikpolitiska riktlinjer som regeringen fastställer i egenskap av utövare av den högsta regeringsmakten kan inkluderas i styrningen av landskapen och i avtalsprocessen via kommunikationsministeriets resultatstyrning av Trafikledsverket, och även långsiktigt genom den riksomfattande trafiksystemplan som föreslås i 1 a kap.

Utifrån trafiksystemplanerna ska det under varje fullmäktigeperiod utarbetas en plan för väghållning och trafik för varje landskap. Planen föreslås bli en del av processen kring väghållningsavtalen mellan staten och landskapen. Planen ska vara ett centralt dokument vid Trafikledsverkets och väghållningsområdets förhandlingar om avtalet om väghållning. Avtalet ska undertecknas av en företrädare för Trafikledsverket och företrädare för landskapen inom väghållningsområdet.

I avtalet om väghållning ska parterna avtala om den finansiering som behövs för skötseln av de uppgifter som ankommer på väghållningsområdet och hur den ska fördelas, om målen för väghållningen, om målen för verksamheten och ekonomin och om rapporteringen. Avtalet föreslås innehålla bestämmelser om den finansiering som avsätts för att användas av landskapen inom väghållningsområdet. Om Trafikledsverket och landskapen inom väghållningsområdet inte kan nå enighet vid avtalsförhandlingarna, ska kommunikationsministeriet, Trafikledsverket och landskapen inom väghållningsområdet förhandla om saken. Vid behov fattar statsrådet på föredragning från kommunikationsministeriet beslut om de frågor som ska avgöras genom avtalet om väghållning.

Målet är att anpassa samarbetet i trafik- och väghållningsuppgifter mellan landskapen och staten till andra förhandlingsförfaranden. Dessa är beredningen av planen för de offentliga finanserna samt diskussionerna mellan staten och landskapen om utveckling av regionerna.

I fortsättningen ska Trafikledsverket svara för de uppgifter som åligger staten i egenskap av ägare till landsvägsnätet samt för väghållningsuppgifterna på riksnivå. Till uppgifterna på riksnivå hör bland annat de uppgifter av nationell betydelse som för närvarande är koncentrerade till en enda närings-, trafik- och miljöcentral. De specialiseringsuppgifter som nu är koncentrerade till en enda närings-, trafik- och miljöcentral och tillståndsuppgifterna inom väghållningen behandlas mer detaljerat i avsnittet om bedömning av nuläget.

Förutom de uppgifter som nu är förlagda till en enda närings-, trafik- och miljöcentral föreslås det att den uppgiftshelhet som är knuten till statens ägande av trafikleder och gäller förvärv av markområden för vägar och banor samt förvaltning av fastigheter överförs från närings-, trafik- och miljöcentralerna till Trafikledsverket. Landsvägarna tas upp i Trafikledsverkets balansräkning och Trafikledsverket förvaltar dem. Förvärv av markområden för trafikledsnätet, en uppgift som närings-, trafik- och miljöcentralerna i dag sköter för Trafikverkets räkning, innebär förvaltning av statlig jordegendom och kan således inte överföras till landskapen.

Beträffande tillståndsuppgifterna inom väghållningen föreslås det att också de tillstånd som för närvarande sköts inom alla de nio närings-, trafik- och miljöcentralerna med trafikansvarsområden ska överföras till Trafikledsverket som en del av de samlade tillståndsuppgifterna. Genom att koncentrera tillståndsuppgifterna till Trafikledsverket kan man trygga en enhetlig och jämlik behandling av kunderna i hela landet samt en effektiv tillståndsverksamhet med möjlighet till utveckling.

Exempel på de rikstäckande väghållningsuppgifter som för närvarande sköts vid Trafikverket är styrning av vägtrafiken, trafik- och vägmätningar och anknytande register samt det nationella programmet för planering av vägprojekt. Dessutom föreslås följande rikstäckande uppgifter bli överförda från närings-, trafik- och miljöcentralerna till Trafikledsverket:

- tillståndsuppgifter inom väghållningen
- förflyttning av fordon och dess skadeersättningar
- museiverksamhet och traditionsarbete vid transport
- ordnande av landsvägsfärjetrafiken

RP 289/2018 rd

- styrning av och stöd för konkurrensutsättningen av områdesentreprenader för vägunderhållet
- förvärv av markområden för vägar och banor samt förvaltning av fastigheter.

Lagen föreslås bli kompletterad genom att det föreskrivs att Trafikledsverket, som i fortsättningen ska sköta exempelvis tillståndsuppgifterna inom väghållningen, ska ha möjlighet att genom avtal delegera till en privat eller offentlig tjänsteleverantör sådana biträdande uppgifter i terräng som anknyter till dessa och till andra uppgifter.

De trafikstyrningsfunktioner som gäller väg-, sjö- och järnvägstrafiken och som för närvarande sköts vid Trafikverket överförs den 1 januari 2019 till trafikstyrningsbolaget (statens specialuppgiftsbolag Traffic Management Finland Oy). I fortsättningen beställer Trafikledsverket av detta trafikstyrningsbolag de nödvändiga trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som behövs inom farledshållningen och som samhället, myndigheterna och näringslivet behöver. I enlighet med principerna för den nuvarande verksamhetsmodellen är dessa tjänster för dem som använder tjänsterna.

Av de uppgifter som sköts av enheten för trafiktelematik vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland hör sakkunniguppgifterna inom trafikledning och telematik till trafikstyrningsbolagets uppgiftsområde. Den telematikrelaterade utvecklingen av upphandlingarna, upphandlingsprogrammet, utvecklingen av smart trafik, planeringen av verksamhetsmodeller, internationellt samarbete och medverkan i internationellt samarbete kring utveckling av vägvädersystem och vägvädertjänster samt samordningen av det nationella samarbetet ska fortsätta att vara statliga uppgifter, och i fortsättningen ska de skötas vid Trafikledsverket. Likaså ska Trafikledsverket ha hand om sakkunniguppgifter på tunnelsäkerhetens område. Vidare kommer Trafikens kundservicecentraler nuvarande uppgifter att ingå i trafikstyrningsbolagets uppgiftsområde. Avsikten är att de uppgifter vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden som är relaterade till trafiktelematik samt kundservicecentralen och den personal som sköter uppgifterna ska överföras till trafikstyrningsbolaget när närings-, trafik- och miljöcentralerna upphör med sin verksamhet vid ingången av 2021.

Trafiksystemplanering

Genom en ändring som trädde i kraft den 1 augusti 2018 kompletterades lagen om trafiksystem och landsvägar med ett 1 a kap. som handlar om trafiksystemplanering.

Enligt den föreslagna lagen ska vart och ett av de 18 landskapen ha som trafikuppgift att svara för landskapets trafiksystemplanering och för att den integreras med landskapets övriga planering och med de angränsande landskapens trafiksystemplanering, samt att svara för samarbetet med olika aktörer i trafiksäkerhetsarbetet och i fråga om markanvändningen. Varje landskap ska också besluta om landskapets plan för väghållning och trafik och om godkännandet av avtalet om väghållning. Planen och avtalet kan dock beredas av en aktör som parterna inom väghållningsområdet enats om. Landskapets trafiksystemplan kan också vara en del av landskapsstrategin eller av landskapets övriga strategiska planering.

Landskapet ska svara för att landskapets trafiksystemplan utarbetas och de avsnitt som gäller landskapets trafikuppgifter och vägtrafik bereds. Landskapet ska också svara för att trafiksystemplanen i fråga samordnas med annan planering i landskapet och med den rikstäckande,

landskapsövergripande och kommunala planeringen. Trafikledsverket ska delta aktivt i beredningen av landskapens trafiksystemplan; verkets utgångspunkt är det riksomfattande trafiksystemet och den spårbundna trafiken samt vattentrafiken. Också Transport- och kommunikationsverket ska delta för sitt eget ansvarsområdes del i beredningen av trafiksystemplanen på landskapsnivå.

Landskapets trafiksystemplan ska enligt förslaget sträcka sig över flera år och kan också vara landskapsövergripande. Den kan också vara en del av landskapsstrategin eller av landskapets övriga strategiska planering. Den riksomfattande trafiksystemplanen och landskapens trafiksystemplaner ska enligt förslaget beredas i växelverkan med aktörer som har en anknytning till trafiksystemet. För att säkerställa ett fungerande trafiksystem och med tanke på planeringen är det viktigt att det bedrivs ett brett upplagt samarbete mellan offentliga aktörer, näringsliv, organisationer och andra intressenter. Vidare är det angeläget att invånarna i landskapet kan påverka trafiksystemplanen eftersom det hör till landskapets grundläggande uppgifter att vardagens mobilitetstjänster är tillgängliga och utvecklas. Inom trafiksystemplaneringen gäller det att beakta alla trafikformer och färd sätt och samordningen av dem samt att samordna planeringen med landskapsstrategin och programarbetet i landskapet.

I trafiksystemets funktion ingår trafiksystemplanering, behovsutredningar och preliminär planering samt samordning av planeringen med landskapets övriga planering och med kommunernas och statens planering. Verksamheten gäller i princip också trafikstyrning, hastighetsbegränsningar och väghållningstillstånd, men eftersom trafikledsegendomen är statsägd bör det överenskommas separat om dessa uppgifter. I detta ingår även trafiksäkerhetsuppgifter som är förknippade med all verksamhet. Landskapen kan till exempel utarbeta trafiksäkerhetsplaner för det egna området eller förverkliga en plan tillsammans med andra landskap.

Landskapet ska svara för att planeringsprocessen inleds, en plan utarbetas, de delar som gäller landskapets trafikuppgifter och vägtrafik bereds och anknytande samarbete leds samt för att planeringen i fråga samordnas med den övriga planeringen i landskapet och med såväl den riksomfattande och landskapsöverskridande som den kommunala planeringen. Landskapen kan dessutom sköta uppgifter som anknuter till planering av offentlig persontrafik, enskilda vägar, skärgårdstrafik, mobilitetsstyrning samt köp av flygtrafik och utförs också som ett led i trafiksystemplaneringen.

Vägtrafikanterna bör kunna erbjudas aktuell trafikinformation och tjänster som är möjliga tack vare att trafiken automatiseras. Enligt 17 § i lagen om utveckling av regionerna och förvaltning av strukturfondsverksamheten ska landskapsförbunden svara för inledandet av planeringsprocessen för landskapets trafiksystemplan och ledningen av det anknytande samarbetet. Denna uppgift och den trafiksystemplanering som för närvarande utförs vid närings-, trafik- och miljöcentralerna föreslås bli överförda till de nya landskapen. Trafikledsverket ska delta i regional trafiksystemplanering, i uppgörandet av trafiksystemplaner på landskaps- och riksnivå när det gäller landsvägar, banor och vattenleder. I rollen som ägare till trafikledsnätet deltar Trafikledsverket i landskapets och kommunernas planläggning och ger utlåtanden. I nuläget ger närings-, trafik- och miljöcentralerna utlåtanden om landsvägsnätet. Det är meningen att också Transport- och kommunikationsverket ska delta i regional trafiksystemplanering och uppgörandet av trafiksystemplaner på landskapsnivå för sitt eget ansvarsområdes del. Verket ska i synnerhet fungera som allmänt strategiskt stöd för kommunikationsministeriet och bistå i frågor som gäller offentlig persontrafik, skärgårdstrafik och utnyttjande av datalager.

Substansändringar som gäller landsvägar och väghållning

I samband med reformen fogas till lagen nya krav som gäller tillsynen. Lagbestämmelser om Trafikverkets (väghållarens) och landskapens egenkontroll föreslås. Dessutom åläggs land-

skapen att se till att tillräckliga bestämmelser om tillsyn tas in i entreprenadavtalen. Med detta avses bestämmelser om både tillsyn som landskapet utför i egenskap av beställare och serviceproducentens egenkontroll. Egenkontrollen avses innefatta bland annat åtgärder som bygger på uppföljning och iakttagelser samt offentlig rapportering av dem.

Trafiksäkerhetsverket föreslås ytterligare bli ålagt en ny tillsynsuppgift som gäller dels uppfyllandet av de allmänna kraven för väghållning, dels utfallet i fråga om servicenivån och nivån på underhållet samt förändringar och brister som upptäcks i sammanhanget. Denna tillsyn inriktas på den uppnådda servicenivån och de myndigheter som svarar för väghållningen, det vill säga Trafikverket och landskapen. Vid behov är det möjligt att ge en anmärkning eller ålägga den som handlar i strid med lagen eller bestämmelser att avhjälpa sitt fel eller sin försummelse. Förpliktelsen får förenas med vite eller hot om avbrytande av verksamheten eller med hot om att åtgärderna vidtas på den försumliges bekostnad.

I lagens 2 kap. föreskrivs att landskapen inom väghållningsområdet ska ansvara för utarbetandet av utredningsplaner och vägplaner, men att väghållaren ska kunna åta sig att svara för utarbetandet av utrednings- eller vägplaner som gäller viktiga projekt. Överenskommelser om planeringsobjekten ingås som ett led i avtalet om väghållning, utgående från bland annat de planeringsbehov som identifierats i samband med landskapets trafiksystemplanering. I lagen ska med avvikelse från gällande lag föreskrivas om projektbedömningar, om planeringsgrunder för utrednings- och vägplanering samt om fastställande och iakttagande av dem. Landskapen inom ett väghållningsområde ska enligt förslaget göra en projektbedömning av sådana utrednings- och vägplaner som gäller viktiga vägprojekt. Innan utarbetandet av en utrednings- eller vägplan inleds kan det utarbetas planeringsgrunder för det vägprojekt som ska planeras. Väghållaren beslutar om utarbetandet av planeringsgrunderna, och landskapen inom väghållningsområdet svarar för deras beredning.

I propositionen har man också velat beakta främjandet av utvecklingen av automatisering och digitala tjänster, särskilt genom att komplettera lagen med skrivningar om skyldigheten att producera och uppdatera information.

Substansändringar som gäller landsvägar och väghållning

I 2 kap. föreskrivs att landskapen inom väghållningsområdet ska ansvara för utarbetandet av utredningsplaner och vägplaner, men att väghållaren ska kunna åta sig att svara för utarbetan-

det av utrednings- eller vägplaner som gäller viktiga projekt. Överenskommelser om planeringsobjekten ingår som ett led i avtalet om väghållning, utgående från bland annat de planeringsbehov som identifierats i landskapets trafiksystemplan. Landskapen inom ett väghållningsområde ska enligt förslaget göra en projektbedömning av sådana utrednings- och vägplaner som gäller viktiga vägprojekt. Innan utarbetandet av en utrednings- eller vägplan inleds kan det utarbetas planeringsgrunder för det vägprojekt som ska planeras. Väghållaren beslutar om utarbetandet av planeringsgrunderna, och landskapen inom väghållningsområdet svarar för deras beredning.

Trafiksystemets växelverkan



3.3.2 Lagen om enskilda vägar

I anslutning till landskapsreformen överförs uppgiften att bevilja statsunderstöd för enskilda vägar till landskapen. Till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet överförs dessutom några små uppgiftshelheter som hör till närings-, trafik- och miljöcentralerna och anknyter till väglagens förvaltning och rättsskyddet för vägdelägare och andra sakägare. Det är fråga om bedömning av kommunens gatuhållningsskyldighet, sammankallande av väglagets stämma och användning av administrativa tvångsmedel.

Uppgiften i samband med statsunderstöd för enskilda vägar överförs enligt landskapslagen till landskapen som en obligatorisk uppgift (6 § 1 mom. i landskapslagen). Bestämmelser om understöd för enskilda vägar finns i den nya lagen om enskilda vägar. Det är meningen att riksdagen i sin budget ska avgöra storleken av det anslag som kan riktas till enskilda vägar. Anslaget för statsunderstöd för enskilda vägar fördelas mellan landskapen som en del av den allmänna finansieringen, varvid landskapen själva bestämmer hur stort anslaget för understöd för enskilda vägar ska vara.

I fråga om färjesträckor på enskilda vägar är det meningen att understödsuppgiften ska skötas som en del av planeringen och ordnandet av skärgårdstrafiken i överensstämmelse med 6 § 2 mom. i landskapslagen. Uppgiften är frivillig för landskapen och för att få finansiering för skötseln av den ska de åta sig uppgiften i sin landskapsstrategi. Anslaget för statsunderstöd för färjesträckor på enskilda vägar avses bli fördelat mellan landskapen i form av särskild finansiering, vilket innebär att understöden för underhåll av färjesträckor åtskiljs från det anslag för understöd för väghållning som avses i 1 mom.

3.3.3 Banlagen, offentlig persontrafik, flygtrafik, flygplatser och mobilitetsstyrning samt andra ändringsförslag som hänför sig till landskapsreformen

Ändringar som behövs på grund av landskapsreformen och gäller bland annat växelverkan, hörande och kungörande föreslås i banlagen.

I överensstämmelse med de uppgiftsområden som anges i 6 § i förslaget till landskapslag hör till de alla 18 landskapens trafikuppgifter också att främja mobilitetsstyrningen samt att planera och ordna skärgårdstrafiken; det sistnämnda föreskrivs det om i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (ändringar föreslås i RP 14/2018 rd).

Enligt 6 § 2 mom. i förslaget till landskapslag kan landskapet sköta ordnande och utveckling av trafik tjänster på landskapsnivå samt planering och ordnande av offentlig persontrafik och uppgifter som gäller statsunderstöd för offentlig persontrafik. Landskapet kan genomföra planeringen och ordnandet av den offentliga persontrafiken inom sitt område också i samarbete med kommunerna och städerna i landskapet. Uppgiften är emellertid frivillig för landskapen. Städerna och regionala aktörer kommer även i fortsättningen att vara behöriga myndigheter. Närmare bestämmelser om den offentliga persontrafikens uppgifter finns i lagen om transport-service (320/2017).

Uppgifterna i samband med ordnande av offentlig persontrafik överförs från närings-, trafik- och miljöcentralerna till landskapen, uppgifterna i samband med köp av flygtrafik överförs från Transport- och kommunikationsverket till landskapen och uppgifterna i samband med statsunderstöd för flygplatser överförs från kommunikationsministeriet till landskapen. Den offentliga persontrafiken omfattar väg-, järnvägs- och flygtrafik samt Kvarkestrafiken.

Möjligheterna till de trafik tjänster som behövs med tanke på boende, försörjning och utträtande av nödvändiga ärenden gäller alla som bor permanent i Finlands kust- och insjöområden, inte enbart de landskap och skärgårdsområden som för närvarande har sådan trafik med förbindelsefartyg som upphandlats eller understöds av staten. Planeringen av skärgårdens trafik- och transporttjänster och ordnandet av bland annat behövliga tjänster för förbindelsetrafik ska enligt förslaget överföras från staten till landskapen. Enligt 6 § 2 mom. i den föreslagna landskapslagen kan landskapet sköta planeringen och ordnandet av skärgårdstrafiken. Planeringen av trafik- och transporttjänsterna i skärgården är en del av landskapets trafiksystemplanering. Detta gör det möjligt att betrakta landskapsinvånarnas mobilitets- och transportbehov på ett heltäckande och övergripande sätt och att försöka sörja för att jämlikheten mellan landskapsinvånarna beaktas i lösningarna. I valet av lösningar för skärgårdens trafik- och transporttjänster kan man på ett mångsidigt sätt utnyttja olika tjänster inom land- och vattentrafiken samt nya tjänster som möjliggörs av digitala lösningar och som kompletterar de tjänster som upphandlas med offentliga medel, såsom trafiken med förbindelsefartyg.

Landskapen kan ordna trafik- och transporttjänsterna i skärgården vart för sig eller tillsammans. På sådant samarbete tillämpas 8 kap. i den föreslagna landskapslagen. Landskapen ska kunna ingå ett samarbetsavtal där de kommer överens om hur uppgifterna ska ordnas och om den behörighet och det ansvar som landskapens aktörer har. När ett samarbetsavtal godkänts

RP 289/2018 rd

ska det sändas till kommunikationsministeriet samt jord- och skogsbruksministeriet för kännedom. Staten täcker en del av kostnaderna för trafik- och transportservicen i skärgården inom ramen för anslaget i statsbudgeten. De kriterier som styr fördelningen av anslaget ska bestämmas närmare i motiveringarna till det aktuella momentet i statsbudgeten.

På grund av landskapsreformen ändras lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget (104/2011), och landskapet Södra Karelen föreslås bli medlem i kommissionen för Saima kanal. Landskapen och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet föreslås i vissa lagar (till exempel lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation, sjölagen, miljöskyddslagen för sjöfarten, lagen om transport av farliga ämnen och sjötrafiklagen) få rättigheter som hänför sig till utlåtanden, hörande och erhållande av information eller bli skyldiga att lämna ut information. Dessa ändringar är främst tekniska.

3.3.4 Finansiering

Det föreslås att finansieringen av landskapens i den föreslagna landskapslagen angivna uppgifter vid reformen i första hand ska samlas under ett nytt moment för statlig finansiering av landskap under finansministeriets huvudtitel (momentet för landskapens finansiering; ett moment med allmän täckning). För omkostnadernas del ska medel enligt regeringens proposition om finansieringen (RP 57/2017 rd) överföras till finansieringsmomentet från närings-, trafik- och miljöcentralernas omkostnadsmoment 32.01.02, från arbets- och näringsbyråernas omkostnadsmoment 32.30.01 och från regionförvaltningsverkens omkostnadsmoment 28.40.01.

Dessutom ska det till momentet med allmän täckning överföras finansiering enligt förvaltningsområde från ett eller flera av jord- och skogsbruksministeriets, kommunikationsministeriets, arbets- och näringsministeriets, social- och hälsovårdsministeriets samt miljöministeriets moment.

Vid landskapsreformen delas finansieringen av trafikuppgifter upp i allmän finansiering och särskild finansiering. Särskild finansiering från staten förekommer för det första i situationer där staten fortsätter att ansvara för en uppgift och landskapet handlar med stöd av ett uppdragsavtal. Den viktigaste uppgiften av detta slag är den regionala väghållningen. Andra uppgiftshelheter för vilka särskild finansiering kommer att beviljas är statsunderstöd för vajerfärjor och frigående färjor som hör till enskilda vägar, skärgårdstrafik och köp av flygtrafik.

Allmän finansiering föreslås ligga till grund för följande: utvecklande och ordnande av trafik-tjänster i landskapet, köp och utvecklande av offentlig persontrafik, understöd för mobilitetsstyrning, byggande och upprätthållande av vissa flygplatser samt statsunderstöd för enskilda vägar.

Avsikten är att följande moment under kommunikationsministeriets huvudtitel ska flyttas till finansieringsmomentet med allmän täckning:

- Moment 31.10.41 Statsunderstöd för byggande och upprätthållande av vissa flygplatser (reservationsanslag 3 år), 100 % av anslaget under momentet. Anslaget som överförs är 1 miljon euro.
- Moment 31.10.50. Statsunderstöd för underhåll och förbättring av enskilda vägar (reservationsanslag 3 år), cirka 5 % av anslaget under momentet. Anslaget som överförs är 0,7 miljoner euro. I statsbudgeten för 2018 uppgår anslaget under momentet till 17

RP 289/2018 rd

000 000 euro. Avsikten är att anslaget ska användas för att understödja underhåll och förbättring av enskilda vägar. Anslaget används för att trygga lika möjligheter till mobilitet samt till understöd för vägar som den fasta bosättningen och näringslivet behöver. Statsbidraget inriktas i första hand på vägförbättringar samt på stöd till användning och underhåll av färjor.

- Moment 31.30.63. Köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster (reservationsanslag 3 år), cirka 42 % av anslaget under momentet. Anslaget som överförs är cirka 33 miljoner euro. Dessutom används momentet för mobilitetsstyrning och anslaget som överförs är 0,9 miljon euro.

Följande helheter med särskild finansiering föreslås kvarstå under kommunikationsministeriets huvudtitel:

- Moment 31.10.20 Bastrafikledshållning (reservationsanslag 2 år). I statsbudgeten för 2018 beviljas 1 036 852 000 euro under momentet. Av anslaget är väghållningens andel 410 000 000 euro. Omständigheter som talar för att momentet ska kvarstå som ett särskilt moment är att staten i samband med reformen behåller äganderätten till vägnätet samt målen att trafikledsnätet ska utvecklas på ett enhetligt sätt och reparationskulden minska.
- Moment 31.10.50 Statsunderstöd för underhåll och förbättring av enskilda vägar (reservationsanslag 3 år). Från momentet anvisas 2 300 000 euro för stödjande av färjor för enskilda vägar och färjefartyg. En omständighet som talar för att anslaget ska kvarstå som särskild finansiering är att finansieringen hänförs till uppgifter som finansieras från moment 31.30.64 och 31.30.66, som har en geografiskt sett mycket snäv inriktning.
- Moment 31.30.63 Köp och utvecklande av kollektivtrafiktjänster (reservationsanslag 3 år). Från momentet anvisas 1 miljon euro för stödjande av köp av flygtrafik mellan Nyslott och Helsingfors.
- Moment 31.30.64 Köp och utvecklande av tjänster inom förbindelsefartygstrafiken i skärgården (reservationsanslag 3 år). I statsbudgeten för 2018 beviljas 12 683 000 euro under momentet. En omständighet som talar för att momentet ska kvarstå som ett särskilt moment är att skärgårdens trafik- och transporttjänster tillgodoser den fasta skärgårdsbosättningens behov.
- Moment 31.30.66 Avtal om köp av förbindelsetrafiktjänster (reservationsanslag 3 år). I statsbudgeten för 2018 beviljas 5 303 000 euro under momentet. En omständighet som talar för att momentet ska kvarstå som ett särskilt moment är att skärgårdens trafik- och transporttjänster tillgodoser den fasta skärgårdsbosättningens behov.

3.3.5 Sammanfattning av de uppgifter som överförs

Denna proposition väntas medföra att det från närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden överförs 325 årsverken till landskapen, 83 årsverken till Trafikledsverket (här ingår 69 årsverken som överförs från närings-, trafik- och miljöcentralerna och avser uppgifter som centraliserats på riksnivå samt 14 årsverken som överförs från närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter, det vill

såga KEHA-centren, och som gäller stödfunktioner för dessa uppgifter) och högst 19 årsverken till trafikstyrningsbolaget (läget den 1 februari 2017).

De till landskapsreformen anknyttande uppgifts- och personalöverföringarna avses ske den 1 januari 2021. Bestämmelser om överföringarna föreslås i en införandelag som ingår i propositionen.

4 Propositionens konsekvenser

Utgångspunkter för konsekvensbedömningen

Genom propositionen genomförs överföringen av de i 6 § 1 mom. 14 punkten i förslaget till landskapslag avsedda uppgifterna från staten till landskapen. Genom propositionen överförs också vissa uppgifter till Trafikledsverket och trafikstyrningsbolaget från närings-, trafik- och miljöcentralerna som upphör med sin verksamhet i samband med landskapsreformen. I propositionen ingår också förslag till av landskapsreformen föranledd ny reglering om ordnande av väghållningen på landsvägar i form av samarbete mellan landskapen och staten, om anknyttande styrnings- och avtalsarrangemang samt andra arrangemang och om servicenivån på landsvägar.

Reformen innebär en väsentlig förändring av väghållningen jämfört med nuläget och nya utgångspunkter till följd av de behörigheter inom väghållningen som tilldelas landskapen. Till principerna i landskapsreformen hör respekt för landskapens självstyrelse och självständiga beslutanderätt, och det föreslås att landskapen i fortsättningen ska svara för den regionala väghållningen. Finska staten, som företräds av Trafikledsverket, kommer dock att äga landsvägarna och även styra väghållningen i landskapen och finansieringen av den utgående från avtal. För att säkerställa ett enhetligt vägnät med en likartad servicenivå i hela landet och på grund av att staten kvarstår som ägare av vägnätet förutsätts i propositionen en styrmodell som kan trygga vägnätets och servicenivåns enhetlighet. Trafikförbindelserna upphör inte vid landskapens eller rikets gränser, och medborgarnas och näringslivets mobilitetsbehov förutsätter fungerande kommunikationer. Att trygga ett enhetligt trafiknät och dess fortbestånd när det gäller de trafikuppgifter som överförs till landskapen är ett nödvändigt mål som behöver säkerställas, även om det begränsar landskapens självstyrelse och den självständiga beslutanderättens omfattning i samband med frågor om väghållning och den särskilda finansieringen av den.

Propositionen har betydande konsekvenser för myndigheternas roller och inbördes relationer, eftersom närings-, trafik- och miljöcentralerna upphör med sin verksamhet och Trafikledsverket får rollen av landskapens närmaste partner. Dessutom överförs väghållningsuppgifterna vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden och den personal som skött dem i huvudsak till landskapen. En del av uppgifterna vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden överförs dock till Trafikledsverket. Transport- och kommunikationsverket är med om att utarbeta landskapens trafiksystemplaner för sitt eget ansvarsområdes del, och ska i synnerhet fungera som allmänt strategiskt stöd för kommunikationsministeriet och bistå i frågor som gäller offentlig persontrafik, skärgårdstrafik och utnyttjande av datalager.

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Till följd av landskapsreformen övergår ansvaret för väghållningen till landskapen på det sätt som anges närmare i förslaget till lag om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar. I samband med landskapsreformen tas finansieringen av väghållningen upp som särskild finansiering under ett budgetmoment inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde, vilket

bidrar till en enhetlig servicenivå på väghållningen i hela landet och främjar förvaltningen av statens trafikledsegendom. Landskapen kan inte använda allmän finansiering för väghållning.

Finansiering av transportuppgifter delas till allmän finansiering och särskild finansiering. Med allmän finansiering ska verkställas: köp och utveckling av kollektivtrafiktjänster (33 miljoner euro), mobilitetsstyrning (900 000 euro), byggande och upprätthållande av vissa flygplatser (1 miljon euro), statsunderstöd för enskilda vägar (700 000 euro). Den största delen av finansiering av transportuppgifter ska verkställas med särskild finansiering: väghållning (ca. 410 miljoner euro, färjor för enskilda vägar och färjefartyg (2,3 miljoner euro), skärgårdstrafik (18 miljoner euro), köp av flygtrafik mellan Nyslott och Helsingfors (1 miljon euro).

Enligt den uppdaterade plan för de offentliga finanserna 2018–2021 som statsrådet godkände våren 2018 är anslaget för bastrafikledshållning 1 024 miljoner euro år 2020. Anslaget innefattar inte finansiering av programmet för reparationsskulden, som är i linje med regeringens strategiska mål. Finansieringen av basväghållning kommer att minska från nuvarande 540 miljoner euro till 410 miljoner euro.

När man från denna finansiering drar av finansieringen av landsvägsfärjetrafik, finansieringen av Trafikledsverkets väghållningsfunktioner och den centraliserade finansiering som ska avsättas för stora reparationsprojekt återstår cirka 410 miljoner euro att fördela mellan landskapen. Nästan hälften av finansieringen väntas åtgå till dagligt landsvägsunderhåll, cirka 44 % till reparationer och återstoden till regionala investeringar och investeringsplanering.

Från och med 2020 är grundnivån för finansiering av bastrafikledshållning cirka 1 024 miljoner euro om året. I den har man inte beaktat den tilläggsfinansiering som ingår i programmet för reparationsskulden. Enligt en uppskattning förutsätter den servicenivå som beskrivs i propositionen tilläggsfinansiering till ett belopp av allra minst cirka 200 miljoner euro utöver grundnivån för att reparationsskulden ska minska, prisuppgången ska kompenseras och förvaltningen av trafikledsegendomen ska utvecklas. För att det ska vara möjligt att beakta också de växande behov som hör ihop med vinterunderhållet och med större dimensioner och massor behövs en tilläggsfinansiering som är avsevärt större. Väghållningens andel av detta väntas vara omkring 60–70 %. För landsvägarnas del kräver uppnåendet av den nivå på underhållet som anges i 33 § i lagen om trafiksystem och landsvägar att den finansieringsnivå för bastrafikledshållning som tillämpats under denna regeringsperiod bibehålls och att åtgärderna inriktas på väghållning på motsvarande sätt som under innevarande regeringsperiod.

När finansieringen och de personella resurserna till följd av landskapsreformen och ändringarna av lagen om trafiksystem och landsvägar fördelas på fler aktörer än vad som nu är fallet finns det en risk för att kostnaderna per enhet stiger på lång sikt. Det är en utmaning att göra en ingående konsekvensbedömning, men saken kan bedömas i förhållande till de tidigare uppnådda fördelar som centraliseringen av det dagliga underhållet har gett. Genom att väghållningsfunktionerna centraliserats har man allt sedan början av årtusendet uppnått besparingar på cirka 20–25 % (huvudsakligen utgifter för personal), och kostnadseffekterna av en decentralisering kan därför förväntas ligga på ungefär den nivån. Ur ett konsekvensperspektiv är det angeläget att landskapen i enlighet med propositionen ingår avtal om skötsel av de på dem ankommande väghållningsuppgifterna i samarbete inom högst nio väghållningsområden, vilket i sin tur begränsar de totala kostnadseffekter som eventuellt följer av en decentralisering.

I egenskap av väghållare ska Trafikledsverket tilldela varje landskap finansiering utifrån avtalet om väghållning. Avtalet bygger på nationella riktlinjer, landskapens planer för väghållning och trafik samt budgeten. Dessutom ska Trafikledsverket avsätta en del av budgetmedlen för väghållning inom bastrafikledshållningen för rikstäckande uppgifter inom bastrafikledshållningen, temaprogram och akuta eller oförutsedda reparationsbehov. I praktiken kommer finan-

sieringsandelarna för vissa landskap att vara mycket begränsade, vilket kan försvåra väghållningsplaneringen och i synnerhet genomförandet av större underhållsobjekt, såsom stora broar. Det är meningen att Trafikledsverket ska lämna kvar en outdelad finansieringsandel som bidrar till flexibilitet och reaktionsförmåga som är av stor vikt för förvaltning av vägnäts-egendomen.

Ett fungerande trafiksystem är mycket viktigt för företagsverksamheten i synnerhet i Finland med dess långa avstånd som medför högre transportkostnader än i Mellaneuropa. Landsvägsnätet ger företagen chansen till smidiga och trygga transporter till skäligena kostnader. I propositionen ingår nya bestämmelser om landskapens trafiksystemplaner. När landskapen utarbetar trafiksystemplaner på landskapsnivå baserade på den riksomfattande trafiksystemplanen beaktas i förfarandet och växelverkan (15 d §) också sådana regionala verksamhetsutövare vars bransch kan ha en väsentlig anknytning till trafiksystemet. Vid behov kan man för beredningen av planen på landskapsnivå även tillsätta en samarbetsgrupp där det också kan ingå företrädare för näringslivet.

Ur tjänsteproducenternas synvinkel kan överföringen av väghållningsansvaret till landskapen medföra förändringar i företagets verksamhetsmiljö jämfört med nuläget. För närvarande genomförs det dagliga underhållet av landsvägarna genom 80 områdesentreprenader som konkurrerats ut och i regel sträcker sig över fem år. Enhetligheten i entreprenadinhållet styrs genom riksomfattande riktlinjer och dokumentmallar. Trafikverket tilldelar områdena största delen av finansieringen för det dagliga underhållet på basis av priserna i entreprenadavtalen. Sedan ingången av 2016 har genomförandet av väghållningen, det vill säga upphandlingen av underhåll och investeringar, skötts centralt på fyra områden på det sätt som nämns i avsnitt 2.1. I fortsättningen kommer det att vara landskapens uppgift att upphandla väghållningen, vilket kan ha följder också för serviceproducenterna. Till exempel skötselentreprenaderna, deras omfattning och skötselområdena kan komma att förändras, vilket kan påverka också företagen i branschen i fråga. Det är emellertid besvärligt att göra en ingående bedömning av propositionens inverkan på hur marknaden fungerar inom sektorerna infrabyggande och underhåll, eftersom landskapens samarbetsmodell till exempel när det gäller antalet väghållningsområden enligt landskapslagen och denna proposition är något som landskapen har rätt att besluta om, dock med förbehållet att antalet väghållningsområden får vara högst nio. I verkställandet av landskapsreformen ska man fästa uppmärksamhet vid att säkra en fungerande marknad samt att förbereda sig med tillräckliga åtgärder för att hindra marknadsstörningar.

Till följd av ändrade behörigheter och uppgifter förutspås det att näringslivet i någon mån kommer att drabbas av administrativa kostnader som föranleds av bland annat att behörigheten att bevilja tillstånd överförs till Trafikledsverket och eventuella nya system som gäller tillståndsförfaranden tas i bruk.

Ett av syftena med propositionen är också att främja utvecklandet av nya trafik- och transporttjänster, något som i sin tur kan ha en positiv inverkan på näringslivet. På längre sikt kan tryggheten av förutsättningarna för att nya tjänster uppkommer bedömas ha även mer omfattande konsekvenser för samhällsekonomin, förutsatt att de nya tjänsterna tillhandahålls på marknadsvillkor också för landsvägsnätets och väghållningens del. I dagens läge ökar ständigt informationens betydelse för trafiksystemet och utvecklingen av det, och informationen utgör allt oftare det råmaterial som möjliggör nya trafik tjänster och är en förutsättning för uppkomsten av dem. Automatiseringen av vägtrafiken växer snabbt, och i de nya fordon som kommer ut på marknaden finns allt mer avancerade system som stöder föraren. Avsikten är också att främja en utveckling som är positiv med tanke på ekonomin och sysselsättningseffekten och som möjliggör uppkomsten av nya tjänster som baseras till exempel på trafikinformation (passagerarinformation, information om vägnäten, väder- och väglagsinformation samt register över alla trafikformer och färdmedel).

Propositionen har inte några direkta och omedelbara ekonomiska konsekvenser för hushåll och enskilda personer. Det har inte heller kunnat konstateras att den kommunala ekonomin skulle påverkas, åtminstone inte i någon större utsträckning. De ekonomiska konsekvenserna för den offentliga förvaltningen har framför allt att göra med frågor som gäller personalresurser. Dessa beskrivs närmare i avsnittet om myndigheternas uppgifter och arbetsmetoder.

Från företagens och näringslivets synpunkt kan information som produceras i samband med väghållningen och uppdatering av den främja möjligheterna att utnyttja information och digitalisering också när det gäller utveckling på marknadsvillkor av både trafik tjänster och automatisering.

Uppgifter i anslutning till bedömning av gatuhållningsskyldigheten enligt en detaljplan, vilka överförs till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet men nu har hört till närings-, trafik- och miljöcentralerna är tämligen sällsynta och närings-, trafik- och miljöcentralerna har fått in få ansökningar i anslutning till detta. Det är inte heller säkert att den nya myndigheten kommer att få ansökningar i anslutning till detta ens varje år. Med tanke på vägdelägarnas rättsskydd har uppgiften dock ansetts vara viktig, och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet har ansetts vara det naturliga stället att sköta denna uppgift, till exempel eftersom regionförvaltningsverket, föregångaren till den nya myndigheten, har befogenhet enligt 10 § i kommunallagen (419/2015) att med anledning av klagomål undersöka om en kommun har iakttagit gällande lag. En annan sak som bedöms vara relativt sällsynt är förordnandet av god man, som nu möjliggörs för att verkställa ett beslut som fattats vid en förrättning av enskild väg och som gäller anläggning av en väg eller annan väghållning. Förordnandet av god man ska i framtiden ersättas med hot om tvångsutförande som Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet förelägger på ansökan. Uppgiften har för sin del en förebyggande effekt på tvister om väghållningen. Sannolikt kommer det till myndigheten på årsnivå att komma flera ansökningar om sammankallande av stämma, men det finns inga exakta uppgifter om antalet. I dagsläget tar regionförvaltningsverket till exempel ut en avgift som underskrider självkostnadsvärdet för att sammankalla en sammanslutnings stämma eller för att ordna andra sätt att fatta beslut enligt 22 § i föreningslagen. De ärenden som i lagen om enskilda vägar överförs till den nya myndigheten är i stor utsträckning jämförbara med denna typ av uppgifter och anknyter främst till delägarnas rättsskydd. Det är sannolikt att det kommer att tas ut en avgift som är lägre än självkostnadsvärdet också för sammankallande av väglagsstämma enligt lagen om enskilda vägar och för andra motsvarande prestationer. År 2016 var priset för regionförvaltningsverkets sammankallande av stämma 240 euro.

Konsekvenser för samhällsekonomin

I ett land som Finland, som ligger långt från de internationella marknaderna och där avstånden är stora, är trafikinfrastrukturen av särskilt stor betydelse. Vägnätet i Finland är förhållandevis heltäckande (se avsnitt 2.1 Landsvägsnätets skick samt finansiering och ordnande av väghållning). I relation till befolkningen och bruttonationalprodukten är trafikinfrastrukturen i Finland tämligen omfattande jämfört med övriga EU-länder, men mindre än exempelvis i Sverige (Verkningarna av infrastrukturen och placeringen av den offentliga sektorns funktioner på regionnivå, Statsrådets kanslis publikationsserie 31/2009).

Propositionens finansierings- och styrmodell för väghållning samt väghållarens (Trafikledsverkets) behörighet när det gäller viktiga vägprojekt säkerställer också att väghållningen utvecklas och genomförs enhetligt och på ett sätt som bäst stödjer samhällsekonomin som helhet.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Inbördes relationer

Enligt gällande lydelse i 10 § i lagen om trafiksystem och landsvägar är Trafikverket väghållare för landsvägsnätet och utövar de rättigheter som har grundats för väghållningen. Staten svarar för kostnaderna för väghållningen. Trafikverket har till uppgift att upprätthålla och utveckla de statsägda landsvägarna. Vägnätet tas upp i Trafikverkets balansräkning och är statlig egendom som förvaltas av verket.

När den reform som gäller kommunikationsministeriets förvaltningsområde träder i kraft den 1 januari 2019 övergår de uppgifter som Trafikverket har i fråga om trafikledsegendomen och utvecklingen av den till Trafikledsverkets behörighet.

Trafikledsverket ska i fortsättningen svara för de uppgifter som åligger staten som ägare av landsvägsnätet och för väghållningsuppgifterna på riksnivå. Till uppgifterna på riksnivå hör bland annat de uppgifter av nationell betydelse som för närvarande är koncentrerade till en enda närings-, trafik- och miljöcentral. De specialiseringsuppgifter som nu är koncentrerade till en enda närings-, trafik- och miljöcentral och tillståndsuppgifterna inom väghållningen anges mer detaljerat i avsnittet om bedömning av nuläget. Förutom de uppgifter som nu är förlagda till en enda närings-, trafik- och miljöcentral föreslås det att den uppgiftshelhet som är knuten till statens ägande av trafikleder och gäller förvärv av markområden för vägar och banor samt förvaltning av fastigheter överförs från närings-, trafik- och miljöcentralerna till Trafikledsverket. Beträffande tillståndsuppgifterna inom väghållningen föreslås det att också de tillstånd som för närvarande sköts av alla de nio närings-, trafik- och miljöcentralerna med trafikansvarsområden ska överföras till verket som en del av de samlade tillståndsuppgifterna. Genom att koncentrera tillståndsuppgifterna till Trafikledsverket kan man trygga ett enhetligt och jämlikt bemötande av kunderna i hela landet samt en effektiv tillståndsverksamhet med möjlighet till utveckling. Genom att koncentrera dessa ärenden till Trafikledsverket kan man bidra till att tillståndsverksamheten utvecklas enhetligt och till att verkets befintliga resurser utnyttjas effektivt. Tillståndsuppgifterna har dock en mycket nära anknytning också till landskapens uppgifter, särskilt till planeringen av markanvändning och trafikleder. Därför förutsätts god växelverkan och informationsförmedling mellan landskapen och väghållaren, som är tillståndsmyndighet, när tillståndsärendena kopplas loss från sitt tidigare regionala sammanhang. När tillståndsärenden behandlas kan Trafikledsverket behöva exempelvis information om regionala förhållanden eller om andra omständigheter som är av betydelse för tillståndsprövningen. Den behöriga myndighetens förutsättningar att sköta dessa uppgifter har beaktats i propositionen genom att en bestämmelse om rätten att få information (101 a §) fogats till lagen.

De trafikuppgifter som har koncentrerats på riksnivå och anknyttande stödfunktioner föreslås bli överförda från närings-, trafik- och miljöcentralerna och från närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter, det vill säga KEHA-centren, till Trafikledsverket och till trafikstyrningsbolaget. De uppgifter som överförs uppskattas motsvara cirka 100 årsverken. Till Trafikledsverket överförs dessutom informationssystemen för de uppgifter som har koncentrerats på riksnivå samt upprätthållandet och utvecklingen av dem. Detta innebär en sammanlagd anslagsöverföring på cirka 3,7 miljoner euro från närings-, trafik- och miljöcentralernas omkostnader till Trafikledsverkets omkostnader. Här har utgifterna för de informationssystem som överförs (cirka 1,5 miljoner euro) och inkomsterna av tillstånd (cirka 4 miljoner euro) beaktats.

Förhållandet mellan staten och landskapen och det landskapsövergripande samarbetet regleras i 1 b kap. i lagen om trafiksystem och landsvägar. Med tanke på en kostnadseffektiv och enhetlig, sakkunnig och långsiktig skötsel av väghållningen i det vägnät som staten kvarstår som ägare av ska landskapen ingå avtal om skötseln av den regionala väghållningen i samarbete på

högst nio väghållningsområden på det sätt som i 8 kap. i landskapslagen föreskrivs om landskapens samarbetsformer. Genom att avtalet om samarbete mellan landskapen ersätts med ett beslut av statsrådet tryggar man i sista hand att de mål som avses bli uppnådda genom bildandet av väghållningsområden (och som anges i 15 f §) säkerställs inom väghållningen. Det sätt på vilket väghållningen ordnas har också konsekvenser för medborgarna och näringslivet, och därför bör man fästa vikt också vid pendlingsregionerna när det landskapsövergripande samarbetet organiseras.

I propositionen grundar sig styrningen av väghållningen på att Trafikledsverket styr landskapens väghållning och användning av väghållningsfinansiering med stöd av avtal om väghållning samt genom informationsstyrning. Landskapens organisatoriska ställning utanför statsförvaltningen medför dock förändringar i styrmodellen för väghållning jämfört med nuvarande situation. I praktiken är säkerställandet av en enhetlig väghållning och servicenivån mer beroende än i dag av hur styrmodellen och samarbetet mellan staten och landskapen verkligen fungerar. Landsvägarnas servicenivå har att göra med vägnätets enhetlighet, täckning och omfattning.

I och med landskapens självstyrelse och reformen finns det ett större behov än nu av att stödja sig på en styrning av väghållningen som baseras på normer, anvisningar och informationsstyrning i stället för på informellt samarbete. Trafikverket har etablerat en förtroendebaserad metod och modell för planering av landsvägar tillsammans med närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden och olika intressenter. På grund av de ändringar i uppgifter och roller som reformen medför är det möjligt att man i början av reformen får se även ökad reglering (normstyrning av väghållningen) och mer byråkrati. Efter att landskapen har inlett sin verksamhet blir det möjligt att bedöma hur landskapen och väghållningsområdena fungerar. Då kommer man att kunna bilda sig en klarare uppfattning om vilken omfattning som är lämplig när det gäller styråtgärder.

Genom propositionen främjas också samarbetet mellan myndigheterna i vägplaneringsprocessen. Enligt förslaget tas det i lagen om trafiksystem och landsvägar in en bestämmelse om förhandsöverläggning (27 a §); denna ska stärka samarbetet och informationsutbytet mellan landskapet som är ansvarig myndighet för utarbetande av planen och andra myndigheter samt främja ett smidigt planeringsförlopp. Syftet med förhandsöverläggningen är att främja hanteringen av de utrednings- och utvärderingsförfaranden som krävs för planen och ett smidigare informationsutbyte och samarbete mellan den som utarbetar planen och den som godkänner den samt andra myndigheter, samt att förbättra kvaliteten på planen och framställningen om godkännande av den. I synnerhet Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att medan planen utarbetas ordna förhandsöverläggning med väghållningsområdet och vid behov också med andra centrala myndigheter, såsom Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, bidrar till högklassig planering i samråd med olika myndigheter.

Uppgifter och arbetsmetoder

Propositionen har konsekvenser för myndigheternas uppgifter och arbetsmetoder, när närings-, trafik- och miljöcentralerna upphör med sin verksamhet och Trafikledsverket i fortsättningen är den instans som styr landskapen i väghållningen. Närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden har i nuläget företrätt den statliga parten och varit statens röst i dialogen med landskap och kommuner samt andra aktörer. I och med reformen kommer denna roll att axlas av landskapen. Även i fortsättningen är det nödvändigt att kunna föra en dialog och bevaka statens intressen, till exempel vid planläggning, i relation till landskap, kommuner och andra aktörer.

Att ägandet av vägnätet skiljs åt från den praktiska verksamheten innebär också att nya arbetsmetoder och arbetsmodeller införs. De anställda vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden som överförs till landskapen kommer efter att reformen trätt i kraft att ha en annan ställning än tidigare, då de var företrädare för staten. Därför bör myndigheterna fästa vikt också vid att personalen får tillräcklig introduktion, utbildning och information om förändringarna.

Enligt propositionen överförs största delen av väghållningsuppgifterna till landskapen. Landskapen ska svara för landskapets trafiksystemplanering, som genomförs i de 18 landskapen, och de uppgifter som gäller väghållningen på landsvägar ordnas inom landskapens väghållningsområden som kan vara högst nio till antalet. Dessutom överförs den personal vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden som skött uppgifterna i huvudsak till landskapen. I fortsättningen svarar Trafikledsverket för de uppgifter som åligger ägaren till landsvägsnätet och för väghållningsuppgifterna på riksnivå. Därmed överförs en del av uppgifterna vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden till Trafikledsverket. I avsnittet om de viktigaste förslagen anges på s. 34 de riksomfattande väghållningsuppgifter som i fortsättningen ska skötas av Trafikledsverket.

Trafikledsverket föreslås styra landskapens väghållning och användning av väghållningsfinansiering genom avtal om väghållning och genom informationsstyrning. Till följd av ämbetsverksreformen är det möjligt att normgivningen (eventuella föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelar med stöd av 13 § och förordningar av kommunikationsministeriet som utfärdas med stöd av 13 a och 33 §) åtminstone i någon mån ersätter det urval av informella styrinstrument som ingår i den nuvarande modellen.

Vad beträffar de uppgifter som överförs till Trafikledsverket ökas verkets arbetsbörda och uppgifter, men förutsättningarna för verksamheten bibehålls i och med att den personal som skött uppgifterna inom närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden överförs till Trafikledsverket.

Vad arbetsmetoderna och uppgifterna beträffar kan förändringen också ha indirekta verkningar när det gäller att främja och uppnå de resultatmål som kommunikationsministeriet ställer upp för Trafikledsverket, eftersom läget efter reformen är att 18 separata landskap ska styras i stället för de nuvarande resultatstyrda närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden.

Den föreslagna bestämmelse som möjliggör köp av uppgifter i terräng hos andra än myndigheter har konsekvenser för myndigheternas arbetsmetoder. Lagen föreslås bli kompletterad genom att det föreskrivs att Trafikledsverket, som i fortsättningen sköter till exempel tillståndsuppgifter inom väghållningen, genom avtal kan överföra till en privat eller offentlig tjänsteleverantör sådana biträdande uppgifter i terräng som anknyter till dessa uppgifter och till andra uppgifter som verket ska sköta. Myndighetsuppgifterna inom väghållningen har systematiskt koncentrerats, och det är redan praxis att man försökt säkerställa kännedomen om regionala förhållanden i praktiken i form av köpta tjänster när det gäller terrängarbeten som är operativa och tekniska. Denna praxis utgår från att de nämnda uppgifterna i terräng kan anses vara biträdande arbeten av tekniskt slag som inte innefattar utövning av offentlig makt. Enligt en mycket extensiv tolkning av begreppet offentlig förvaltningsuppgift är det emellertid befogat att komplettera lagen om Trafikledsverket så, att det i lag föreskrivs om köp av uppgifter i terräng hos andra än myndigheter. Ur resurssynvinkel är uppgifterna i terräng något som är av betydelse för trafikförvaltningen, om de bör produceras enbart som tjänsteuppdrag. Ändringen har inte konstaterats ha några konsekvenser för myndigheternas resursbehov, eftersom dessa uppgifter i terräng som är tekniska och av biträdande slag har köpts i samband med väghållningsentreprenader.

Konsekvenser för organisation och personal

De främsta konsekvenserna för organisationen och personalresurserna hänför sig till de trafikuppgifter vid närings-, trafik- och miljöcentralerna som kommer att överföras till landskapen, Trafikledsverkets nya styrroll i förhållande till landskapen och de uppgifter som i propositionen åläggs ministeriet och Transport- och kommunikationsverket.

I nuläget finns det nio närings-, trafik- och miljöcentraler med trafikansvarsområden.

Sedan början av 2016 har genomförandet av väghållningen, det vill säga upphandlingen av underhåll och investeringar, skötts centralt på fyra områden: Södra (ansvarig: närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland), Västra (ansvarig: närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland), Östra (ansvarig: närings-, trafik- och miljöcentralen i Mellersta Finland) och Norra (ansvarig: närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland). På riksnivå har också följande uppgifter centraliserats: väghållningstillstånd (närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland), trafikens kundservice (närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland), landsvägsfärje- och förbindelsefartygstrafiken i skärgården (närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland), skadeersättningar och fordonsförflyttningar (närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland) och trafiktelematik (närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland).

Väghållningen har effektiviserats starkt, och för att skapa en enhetlig servicenivå inom väghållningen och uppnå effektivare upphandlingar slogs redan vägdistrikten samman i stor utsträckning. Senare har effektiviseringen fortsatt vid närings-, trafik- och miljöcentralerna, i första hand genom centralisering av upphandlingarna och funktionerna i syfte att trygga tillräckliga resurser för en högklassig skötsel av uppgifterna. När närings-, trafik- och miljöcentralerna inledde sin verksamhet 2010 omfattade väghållningsuppgifterna cirka 520 årsverken, men i början av 2016 uppgick antalet årsverken till bara cirka 395. Sammanfattningsvis kan det konstateras att omkring hälften (50 %) av personalen och uppgifterna vid närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden har koncentrerats till antingen en eller flera närings-, trafik- och miljöcentraler.

En eventuell nedmontering av centraliseringen av väghållningsupphandlingar kan, åtminstone innan verksamheten i landskapen har stabiliserats, i någon mån höja kostnaderna, eftersom en mer decentraliserad upphandling som sköts med en yrkeskompetens som är tunnare än nu kan leda till exempelvis fler besvär och på så sätt fördröja arbetena. Det är möjligt att kostnaderna per enhet skulle stiga, men detta kan i sin tur påverkas genom styrning av upphandlingsförfarandena.

Det är i synnerhet till följd av behovet av särskild kompetens och knappheten på personalresurser som landskapen behöver samarbeta inom väghållningsuppgifter i och med landskapsreformen. I propositionen har man försökt beakta de risker som nämns ovan genom att ange att maximiantalet väghållningsområden är nio och dessutom genom att överföra uppgiftshelheter som inbegriper landskapsöverskridande intressen till Trafikledsverket (till exempel tillståndsärenden inom väghållningen). I propositionen har ambitionen också varit att beakta kompetens och resurser, eftersom en decentralisering av behörigheten mellan landskap, landskapens väghållningsområden och väghållaren kan leda till problemet att man inom såväl stats- som landskapsförvaltningen behöver ett visst antal experter med likartad kompetens, och experterna kan inte stå i tjänsteförhållande till både statsförvaltningen och landskapen.

Genom ändringarna i 2 kap. i lagen om trafiksystem och landsvägar, vilket gäller planering av landsväg, blir landsvägsplaneringen som regel en uppgift för landskapens väghållningsområden. Väghållaren kan dock åta sig att svara för utarbetandet av en utredningsplan eller vägplan

som gäller ett viktigt projekt. Som viktiga vägprojekt betraktas åtminstone de projekt som nämns särskilt i statsbudgeten.

Konsekvenser för resurserna kan uppkomma också genom att det inte är absolut säkert att det i början av landskapsreformen är möjligt att tillhandahålla alla stödresurser som Trafikverket, och i fortsättningen Trafikledsverket, med stöd av nuvarande styr- och verksamhetsmodell nu producerar för närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden.

Ansvar för ordnande av offentlig persontrafik och för dess servicenivå (inklusive köpta tjänster) övergår från närings-, trafik- och miljöcentralerna till landskapen, som kan ordna saken på det sätt som de anser vara bäst. Det är fråga om en uppgift som enligt förslaget till landskapslag är frivillig. Landskapen kan bedöma huruvida den offentliga persontrafiken kan ordnas på marknadsvillkor eller offentligt stöd behövs. När servicenivån bedöms är det nödvändigt att beakta trafikförbindelserna mellan olika kommuner och landskap. Genomförandet av verksamheten förutsätter nära samarbete av både regional och landskapsöverskridande art. Lagen om transportservice möjliggör för landskapen att kombinera transporter friare än förr. Stödet till de medelstora och stora städernas kollektivtrafik fortbestår. Att planera och ordna tjänsterna kräver kompetens och tillräckliga resurser när uppgifterna överförs från nio närings-, trafik- och miljöcentraler till de 18 landskapen. Verksamheten avses omfatta väg-, järnvägs- och flygtrafik samt, som en specialfråga, Kvarkenstrafiken. Verksamheten hör till de uppgifter till vilka allmän finansiering används, bortsett från uppgifter i samband med statsunderstöd och köp av flygtrafik samt Kvarkenstrafiken.

4.3 Konsekvenser för personalen

Lagförslagets samlade konsekvenser för personalen

Enligt den föreslagna lagen ska vart och ett av de 18 landskapen svara för styrningen av landskapets trafiksystemplanering, integreringen av den med landskapets övriga planering och samarbetet mellan olika aktörer i trafiksäkerhetsarbetet. Varje landskap ska också besluta om landskapets plan för väghållning och trafik och om godkännandet av avtalet om väghållning. Beredningen av planen och avtalet kan dock göras inom väghållningsområdet på det sätt som landskapen enats om.

I överensstämmelse med de uppgiftsområden som anges i 6 § 2 mom. i den föreslagna landskapslagen kan landskapet ha hand om ordnande och planering av trafiktjänster, offentlig persontrafik och skärgårdstrafiken. Uppgiften är frivillig, men om landskapet åtar sig att svara för dessa helheter ska konkurrensutsättningsförfarande tillämpas. De kommunala och regionala myndigheterna vara behöriga myndigheter också i fortsättningen. Varje landskap ska också besluta om bidrag för förbättring av enskilda vägar, främja mobilitetsstyrningen samt planera och ordna skärgårdstrafiken i de landskap som tillhandahåller sådan trafik och som i landskapsstrategin åtagit sig att sköta uppgiften. Uppgifter som gäller offentlig persontrafik regleras i lagen om transportservice, understöden för enskilda vägar regleras i lagen om enskilda vägar och ordnandet av skärgårdstrafik regleras i lagen om främjande av skärgårdens utveckling.

Den personal vid närings-, trafik- och miljöcentralerna som skött väghållningsuppgifter flyttas enligt uppgiftsfördelningen här ovan till landskapen och Trafikledsverket samt trafikstyrningsbolaget (Traffic Management Finland Oy/koncernen).

I samband med landskapsreformen är avsikten att det till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet ska överföras vissa små uppgiftshelheter som enligt lagen om enskilda vägar hör till närings-, trafik- och miljöcentralerna och anknyter till väglagens förvaltning och rättsskyddet för

RP 289/2018 rd

vägdelaägare och andra sakägare. Det är fråga om bedömning av kommunens gatuhållnings-skyldighet, sammankallande av väglagets stämma och användning av administrativa tvångs-medel. Dessa har en ringa inverkan i årsverken räknat på myndighetens verksamhet, eftersom bedömningsuppgifter inte väntas förekomma varje år och avgift kan tas ut för sammankal-lande av väglag i enlighet med lagen om enskilda vägar samt för motsvarande prestationer. Den omständigheten att myndigheten kan förelägga hot om tvångsutförande kan förebygga väglagens interna tvister.

I tabellen nedan anges de uppskattade konsekvenser för personalen som följer av att uppgifter överförs från närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden och från närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltnings-center, det vill säga KEHA-centren, enligt de lagar som ingår i denna proposition och enligt andra författningar inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde som tangerar land-skapsreformen (lagen om enskilda vägar, lagen om transportservice, lagen om främjande av skärgårdens utveckling). Vid den fortsatta beredningen fastställer man mer exakt antalet års-verken som överförs; då beaktas det hur kompetensen och verksamhetsresurserna samt uppgif-terna och personalen fördelas mellan landskapen, trafikstyrningsbolaget och Trafikledsverket enligt bestämmelserna om överföringar. Det är meningen att överföringarna ska ske den 1 ja-nuari 2021.

RP 289/2018 rd

Uppgift (ansvar)	Årsverken 1.2.2017	Anordnare 2021
Expertuppgifter inom trafiken (alla närings-, trafik- och miljöcentraler) av vilka – Kollektivtrafikuppgifter 26 årsverken – Bidrag för enskilda vägar 4 årsverken – Styrning av trafiksystemarbetet 6 årsverken	118	Landskapen Landskapen Landskapen Landskapen
Planering av väghållning och förvaltning av trafikleds-gendomen (alla närings-, trafik- och miljöcentraler) – Förvärv av mark för vägar och banor samt förvaltning av fastigheter – Planering av väghållning	120 13 107	Trafikledsverket Landskapen
Upphandling av underhåll och byggande av landsvägar samt verksamheten under avtalsperioden – Styrning av och stöd för konkurrensutsättning av om-rådesentreprenader för vägskötsel (närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland) – Övriga	100 2 98	Trafikledsverket Landskapen
Landsvägsfärjetrafik (förlängning av landsväg)	2	Trafikledsverket
Förbindelsefartygstrafik i skärgården	2	Landskapen
Trafiktelematik (närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland) - Expertuppgifter inom vägtunnelsäkerhet - Utveckling av upphandlingar, tjänster och smart trafik samt nationellt och internationellt samar-bete - Expertuppgifter inom trafikledning och telema-tik	1 1 7	Trafikledsverket Trafikledsverket Trafikstyrningsbolaget
Tillståndsuppgifter inom väghållningen (närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland)	40	Trafikledsverket
Kundservicefunktionen (närings-, trafik- och miljöcen-tralen i Birkaland)	12	Trafikstyrningsbolaget
Skadeersättningar och fordonsförflyttningar (närings-, trafik- och miljöcentralen i Lappland)	9	Trafikledsverket
Museiverksamhet och traditionsarbete (närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland)	1	Trafikledsverket
KEHA/ Ekonomiförvaltningsuppgifter som betjänar väghållningen	6	Trafikledsverket
KEHA/ Utbetalningsuppgifter inom markförvärv som hänför sig till väghållning	3	Trafikledsverket
KEHA/ Upprätthållande och utvecklande av informat-ionssystem som stöder tillståndsservicen inom väghåll-ningen	1	Trafikledsverket
KEHA/ Dokumentförvaltningsuppgifter inom väghåll-ningen som är relaterade till de uppgifter som överförs	4	Trafikledsverket

(bland annat tillståndsservice)		
Sammanlagt	427	
- Hos landskapen: 325 årsverken		
- Vid Trafikledsverket: 83 årsverken		
- Inom trafikstyrningsbolaget: 19 årsverken		

Ställningen för den personal som överförs till landskapen

En utgångspunkt för beredningen av landskapsreformen är riktlinjen att man vid omorganiseringen av uppgifter ska minimera förflyttning av personal från en ort till en annan. Eftersom utgångspunkten i landskapsreformen är områden som bygger på de nuvarande landskapen är det dock sannolikt att reformen delvis leder till förändringar av personalens verksamhetsställen och verksamhetsområden. Också personalens uppgifter kan komma att ändra.

God personalpolitik ska iaktas vid reformen. En lyckad förändringsledning förutsätter öppenhet och att personalen ges möjlighet att medverka i genomförandet av reformen. När reformen genomförs ska det dras försorg om personalens tillgång till information och möjligheter att påverka.

Enligt propositionen ska överföringen av personal till landskapen och sammanslutningar som hör till landskapskoncernen eller där landskapet har bestämmande inflytande betraktas som överlåtelse av rörelse i samband med landskapsreformen. I fråga om den personal som övergår från staten ska bestämmelserna om överlåtelse av rörelse i statstjänstemannalagen och arbetsavtalslagen tillämpas på alla förändringar som innebär byte av arbetsgivare i samband med reformen, oberoende av om de kännetecknas för överlåtelse av rörelse som föreskrivs i de nämnda lagarna föreligger eller inte. Om personen först anställs hos ett landskap och sedan förflyttas till en sammanslutning som hör till en landskapskoncern eller som kontrolleras av landskap, ska bestämmelserna om överlåtelse av rörelse i lagen om införande iaktas vid personalförflyttningar som görs före utgången av 2022. Vid personalförflyttningar efter detta ska de gällande lagarnas bestämmelser om överlåtelse av rörelse iaktas.

I samband med landskapsreformen har man kommit överens om att en person anställs hos landskapet eller hos en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapet har bestämmande inflytande, om de uppgifter som överförs dit utgör minst hälften av personens faktiska arbetsuppgifter. Om det råder oklarhet om den personal som överförs tillsammans med uppgifterna med stöd av 5 a § i statstjänstemannalagen, ska uppgifterna i samband med att förändringssituationen genomförs ordnas som helheter så att det är möjligt att fastställa den personal som överförs.

De anställda övergår som så kallade gamla anställda och behåller de rättigheter och skyldigheter som de har i arbetsavtals- eller tjänsteförhållandet vid tidpunkten för överföringen. Den nya arbetsgivaren är skyldig att fram till utgången av avtalsperioden följa bestämmelserna i det arbets- eller tjänstekollektivavtal som gäller vid tidpunkten för överlåtelsen och som var bindande för den tidigare arbetsgivaren. Efter att avtalsperioden har löpt ut övergår man till att tillämpa ett nytt arbets- eller tjänstekollektivavtal som är bindande för arbetsgivaren.

Överlåtelse av rörelse är inte i sig en grund för att ändra villkoren i ett anställningsförhållande. Personalens uppgifter kan ändra när de uppgifter som överförs kombineras på ett nytt sätt till en helhet. De förändrade uppgifterna kan också få konsekvenser för lönen.

De som är anställda på viss tid övergår vid överlåtelsen av rörelse till att vara anställda hos den nya arbetsgivaren under den tid anställningsförhållandet för viss tid varar. Tjänsteförhållandena för visstidsanställda i chefsposition förlängs till den 31 december 2020.

Anställda som har tagit familjeledigt från sin anställning hos den tidigare arbetsgivaren ska hos den nya arbetsgivaren ha rätt att återvända i första hand till sitt tidigare arbete.

Om en person överförs till en anställning hos ett sådant servicecenterbolag som producerar ekonomi- och personalförvaltningstjänster för landskapen och som inte hör till en landskapskoncern eller i vilket landskapen inte har bestämmanderätt, ska de allmänna bestämmelserna om överlåtelse av rörelse tillämpas i den situationen.

Det har föreslagits att tillämpningsområdet för lagstiftningen om kommunala anställningsförhållanden ska utvidgas till att gälla även landskapets personal, så statligt anställda börjar omfattas av den nya lagstiftningen om anställningsförhållanden. En del av de statsanställda kommer att anställas i arbetsavtalsförhållanden och att omfattas av lagstiftningen om arbetsavtalsförhållanden. Om överföringen sker till en sammanslutning som ingår i en landskapskoncern eller som kontrolleras av landskap, eller till ett annat servicecenterbolag som producerar tjänster för landskapen och faller utanför dessa definitioner, blir tjänstemannen anställd i arbetsavtalsförhållande.

Utgångspunkten är att bara de som är anställda i tjänsteförhållande har rätt att utöva offentlig makt. Detta kan dock frångås genom bestämmelser om att uppgiften anförtros någon annan än en myndighet under de förutsättningar som anges i 124 § i grundlagen. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får bara anförtros myndigheter. Som betydande utövning av offentlig makt betraktas till exempel på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller att på något annat konkret sätt ingripa i en enskild persons grundläggande fri- och rättigheter. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt eller uppgifter som inte kan anförtros någon annan än en myndighet sköts av landskapet.

Tilläggs pensionerna för den personal som från staten övergår till landskapen samt sammanslutningar som hör till en landskapskoncern eller som kontrolleras av landskap ska säkerställas genom bestämmelser som utfärdas separat. Om en person övergår från staten till anställning hos ett sådant servicecenterbolag som producerar ekonomi- och personalförvaltningstjänster för landskapet och som inte hör till en landskapskoncern eller kontrolleras av landskap, ska personens rätt till tilläggs pension tryggas genom avtal.

När personalen har övergått i anställning hos landskapen vid ingången av 2021 ska varje landskap fastställa sin personal- och lönepolitik inom de gränser som lagstiftningen och arbets- och tjänstekollektivavtalen anger. Kostnadseffekten av löneharmoniseringen bestäms enligt hur de uppgiftsbaserade lönenivåerna fastställs i landskapen och enligt tidtabellen för harmonisering av anställningsvillkoren och lönerna.

Ställningen för den personal som övergår till Trafikledsverket i landskapsreformen

God personalpolitik ska iakttas vid reformen. En lyckad förändringsledning förutsätter öppenhet och att personalen ges möjlighet att medverka i genomförandet av reformen. När reformen genomförs ska det dras försorg om personalens tillgång till information och möjligheter att påverka.

Vid personöverföringar mellan statliga ämbetsverk tillämpas principerna i 5 a–5 c § i stats-tjänstemannalagen. Huvudregeln är då att tjänsterna och de tjänstemän som utnämnts till tjänsterna överförs till samma ämbetsverk som uppgifterna överförs till. Tjänstemän som utnämnts

RP 289/2018 rd

till ett anställningsförhållande för viss tid övergår till anställning hos den nya arbetsgivaren för den tid anställningsförhållandet för viss tid varar.

När det gäller den personal som överförs till Trafikledsverket kommer uppgifternas svårighetsgrad och de individuella arbetsprestationerna att bedömas och lönerna att bestämmas enligt Trafikledsverkets lönesystem.

När landskapsreformen träder i kraft den 1 januari 2021 avses följande uppgifter bli överförda från närings-, trafik- och miljöcentralerna till Trafikledsverket:

- ordnande av landsvägsfärjetrafiken
- uppgifterna som gäller väghållningstillstånd
- förflyttning av fordon och dess skadeersättningar
- styrning av och stöd för konkurrensutsättningen av områdesentreprenader för skötseln
- trafiktelematiken (tunnelsäkerhet, utveckling av upphandlingar m.m., internationellt samarbete)
- förvärv av markområden för vägar och banor samt förvaltning av fastigheter
- museiverksamhet och traditionsarbete vid transport.

När landskapsreformen träder i kraft den 1 januari 2021 avses följande uppgifter bli överförda från KEHA-centret till Trafikledsverket:

- utbetalningsuppgifter inom markförvärv (de som handlägger ersättningar för markförvärv och huvudanvändaren för datasystemet MAHA2) samt utvecklande av det informationssystem som stöder tillståndsservicen inom väghållningen, vilket närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland använder
- ekonomiförvaltningsuppgifter som betjänar väghållningen (särskilt bokföringsnoteringar som gäller basstrafikledshållningen och bokslutsuppgifter) samt ekonomiplanerna
- dokumentförvaltningsuppgifter inom väghållningen som är relaterade till de uppgifter som överförs (bland annat tillståndsservice).

Ställningen för den personal som övergår till trafikstyrningsbolaget i landskapsreformen

God personalpolitik ska iaktas vid reformen. En lyckad förändringsledning förutsätter öppenhet och att personalen ges möjlighet att medverka i genomförandet av reformen. När reformen genomförs dras försorg om personalens tillgång till information och möjligheter att påverka.

Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster bolagiseras och funktionerna överförs till trafikstyrningsbolaget. Andringen grundar sig på lagen om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag. Enligt denna proposition överförs de sakkunniguppgifter inom trafikledning och trafiktelematik samt trafikens kundservicefunktion som har skötts vid närings-, trafik- och miljöcentralerna till trafikstyrningsbolaget. Trafikverkets personal i arbets- och tjänsteförhållande inom trafikstyrnings- och trafikledningstjänster överförs i arbetsavtalsförhållande hos bolaget. Visstidsanställd personal övergår till bolaget för motsvarande tid som anställda i arbetsavtalsförhållande för viss tid.

I fråga om arbetstagare och anställningsvillkor tillämpas vad som föreskrivs i lag eller föreskrivs eller bestäms med stöd av lag och vad som avtalas i kollektivavtal och arbetsavtal som är bindande för bolaget.

Efter bolagiseringen omfattas personalen av den privata sektorns arbetspensionssystem i stället för av pensionslagen för den offentliga sektorn (81/2016). Principen ska vara att det nya pensionskyddet för anställda som flyttar över från närings-, trafik- och miljöcentralerna till bolaget ska motsvara det nuvarande intjänade pensionskydd som en person anställd av staten har i förhållande till sin pensionsålder, storleken av statens grundpension och tilläggs-pensionstillväxten. Personalens kommande pensionstillväxt är densamma i såväl det statliga som det privata pensionssystemet. För att bibehålla pensionskyddet enligt ovan ska det nya bolaget teckna en separat tilläggs-pensionsförsäkring. Engångskostnaden för tilläggs-pensionskyddet uppskattas till cirka 80 000–90 000 euro.

När landskapsreformen träder i kraft avses cirka 20 årsverken och följande uppgifter bli överförda från närings-, trafik- och miljöcentralerna till bolaget:

- riksomfattande kundserviceuppgifter (närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland, Tammerfors)
- expertuppgifter inom trafikledning och trafiktelematik (närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland, Kouvola).

Samarbete

Vid beredningen av landskapsreformen iakttas lagen om samarbete mellan kommunala arbetsgivare och arbetstagare (449/2007) och lagen om samarbete inom statens ämbetsverk och inrättningar (1233/2013). De arrangemang som landskapsreformen förutsätter bereds i samarbete med företrädare för den personal som omfattas av förändringen. De arrangemang som genomförs efter det att landskapen inrättats behandlas i samarbete enligt den föreslagna lagen om samarbete mellan arbetsgivare och arbetstagare i kommuner och landskap.

I övrigt hänvisas det till den bedömning av konsekvenserna för personalen som ingår i regeringens proposition med förslag till lagstiftning om verkställigheten av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter (RP 14/2018 rd).

4.4 Konsekvenser för jämställdheten mellan könen

I reformen ska bestämmelserna i lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män (609/1986) iakttas.

Landskapen och de andra nya arbetsgivarna är bundna av förbudet i lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män att tillämpa lönevillkor eller andra anställningsvillkor så att en eller flera arbetstagare på grund av sitt kön försätts i en mindre fördelaktig ställning än en eller flera andra arbetstagare som är anställda hos arbetsgivaren i samma eller likvärdigt arbete. Genom en lönekartläggning som avses i 6 a § i jämställdhetslagen ska det utredas att det inte förekommer ogrundade löneskillnader mellan kvinnor och män som är anställda av samma arbetsgivare och som utför arbete som är att betrakta som lika eller likvärdigt.

Enligt uppgifter från 2016 var cirka 59 % av de anställda vid närings-, trafik- och miljöcentralerna och KEHA-centren kvinnor.

De övriga ändringar som föreslås i lagarna har inte konstaterats ha några konsekvenser för jämställdheten.

4.5 Konsekvenser för miljön

Propositionen har inte konstaterats ha några direkta konsekvenser för miljön. Det kan dock konstateras att den långsiktiga trafiksystemplanering och landskapens trafiksystemplanering som ingår i propositionen beaktar också framtida trafikbehov och miljöaspekter. Trafiksystemplaneringen är en samlad bedömning, och om den fungerar bra kan den förmodas ha positiva konsekvenser också för miljön. På lång sikt kan reformen följaktligen ha en positiv inverkan också på människors hälsa och livsmiljö och en dämpande effekt på klimatförändringen.

Propositionen har inte konstaterats medföra konsekvenser för användningen av naturresurser och energi. Framöver kommer man att påverka förhållandena mellan olika trafikformer särskilt vid trafiksystemplaneringen, som också tar upp mobilitetsbehoven på ett allmänt plan. Det är således möjligt att genom trafiksystemarbetet såväl påverka som styra användningen av olika mobilitetsformer, vilket på lång sikt kan ha konsekvenser också för stävjan av trafikutsläpp och för människors hälsa och livsmiljö.

4.6 Övriga samhällsliga konsekvenser

Landsvägarna har en stor betydelse för näringslivet och människors mobilitet, eftersom järnvägs- och flygplatsnätet inte tillgodoser hela landets behov. Vägtrafiksystemet har en central ställning med tanke på konsekvenserna för regionutvecklingen och utvecklingen av regionerna. Trafiksystemplanering och långsiktig utveckling av vägnätet skapar förutsättningar för boende och näringsverksamhet i landets olika delar, samtidigt som de bidrar till uppkomsten av en hållbar och balanserad regionstruktur. Genom väghållning bör man kunna främja regionernas egna utvecklingsstrategier och de regionala särdragen med hänsyn till landskapsövergripande behov och statens intressen som ägare till trafikledsejendomen. Ansvaret för väghållningsuppgifterna överförs till landskapen, och i enlighet med styr- och finansieringsmodellen ska finansieringen av väghållningen specificeras enligt landskap baserat på vägnätets egenskaper och andra omständigheter. Styr- och finansieringsmodellen har syftet att säkerställa ett enhetligt landsvägsnät med vägar i likvärdigt skick. Å andra sidan kan landskapens roll inom väghållningen samt den regionala sakkunskapen och det regionala beslutsfattandet också förbättra särskilt underhållet av och nivån på det lägre vägnätet, om man i landskapen och på väghållningsområdena klarar av att bättre än nu inrikta åtgärderna efter behov och utifrån regional sakkunskap. Man kan också förmoda att strävan efter kortsiktiga fördelar kommer att bli mer flexibel än i dag, även om fokus med tanke på förvaltningen av vägnätsejendomen huvudsakligen bör ligga på långtidsgranskning och på att inrikta finansieringen av väghållningen på det sätt som är mest lämpligt ur den aspekten.

Ur regionutvecklingsperspektiv bidrar vägprojekt i centrumområden och utvecklingen av förbindelseleder som fungerar som genomfartsleder för den långväga trafiken totalt sett mer effektivt till att göra glesbygden tillgänglig än sådana projekt som genomförs i själva glesbygden, eftersom glesbygdsprojekten påverkar ett geografiskt område som är betydligt snävare med tanke på tillgängligheten. Välfungerande trafikförbindelser mellan ett kärnområde och övriga områden (till exempel landsvägsnätets huvudleder) kan dock påskynda den regionala koncentrationen av ekonomisk aktivitet till kärnområdet, om det finns goda trafikförbindelser från kärnområdet till alla delar av landet men förbindelserna mellan områdena inte fungerar eller deras servicenivå inte är tillräcklig. För att uppnå en jämn utveckling bör man kunna förbättra tillgängligheten också mellan olika områden och regioncentra, till exempel genom att förbättra förbindelselederna mellan sådana knutpunkter för trafiken som är centrala för den regionala tillgängligheten. Aspekter av detta slag bör enligt propositionen beaktas vid långsiktig trafiksystemplanering.

Allmänt taget kan man göra bedömningen att ändringarna i propositionen inte bör ha några större konsekvenser ur regionutvecklingsperspektiv, om den finansierings- och styrmodell

som ingår i propositionen iakttas. Det är naturligt att varje landskap försöker stärka livskraften och bland annat förutsättningarna för näringslivsverksamhet i sitt område. Detta kan även ha konsekvenser för regionutvecklingen och etableringen av funktioner på längre sikt.

Behörighetsfördelningen när det gäller planering av landsvägar har inte konstaterats ha några konsekvenser för medborgarnas ställning. Medborgarnas lika möjligheter att delta samt växelverkan vid planeringen av landsvägar tryggas genom lag. Förfarandet för växelverkan är det samma oberoende av om det är landskapet eller Trafikledsverket som svarar för ett projekt.

SlopanDET av paragraferna om färjor på enskilda vägar och andra specialobjekt bedöms inte ha någon direkt inverkan på väglagen och vägdelägarna. Uppgiften i samband med understöd för färjor och färjesträckor på enskilda vägar särskiljs från den övriga understödshelheten för enskilda vägar till följd av landskapsreformen och är framöver en frivillig uppgift för landskapen. Situationen för färjorna på enskilda vägar bedöms förbli densamma som hittills i stor utsträckning, och genom förändringen ges landskapen möjlighet att bedöma behovet av understöd för färjor på enskilda vägar på lokal nivå tillsammans med förbindelsefartygstrafiken, inom ramen för den helhet som omfattar ordnande och planering av skärgårdstrafiken. Det är inte möjligt att genom lagen om enskilda vägar påverka nivån på understödet för enskilda vägar. I nuläget då understödsanslagen minskar och understödet till färjor på enskilda vägar ökar varje år sjunker den finansiering som riktas till egentliga enskilda vägar. Om dessa två saker särskiljs från varandra begränsar de inte längre varandras understödsmöjligheter och detta kan tänkas medföra positiva effekter för väglagen. Då anslaget för understöd för specialobjekt är särskild finansiering är möjligheterna större att anslaget för understöd för specialobjekt ändras genom politiska beslut än i fråga om den allmänna finansiering som riktas till vägarna.

Propositionen har inte konstaterats ha några konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna enligt 2 kap. i grundlagen, för rätten till jämlikhet och icke-diskriminering eller konsekvenser för barn, och inte heller några könsrelaterade konsekvenser. Inte heller har det konstaterats några konsekvenser för sysselsättningen, men på längre sikt kan landskapens roll stärka näringslivets verksamhetsförutsättningar och följaktligen också sysselsättningen i landskapen.

Konsekvenser för landsvägsnätet och trafiksystemet som helhet

De reformer som ingår i propositionen kommer inte att försvaga trafikledsnätets skick.

Målet för den trafiksystemplanering som ingår i propositionen är att främja ett långsiktigt samarbete mellan staten, landskapen och kommunerna i syfte att skapa ett fungerande och hållbart trafiksystem. Enligt propositionen ska i utredningsplanerna för landsvägar läggas fram en redogörelse för hur man i planen har beaktat målen i den riksomfattande trafiksystemplanen och i trafiksystemplanen på landskapsnivå. Att trafiksystemplanen beaktas vid den mer detaljerade planeringen ökar således förutsättningarna för att de riksomfattande målen och landskapens mål uppnås, vilket utifrån ett bredare synsätt har samhällseliga konsekvenser.

De föreslagna bestämmelserna i 2 kap. om planering och byggande av landsväg har inte som sitt huvudsakliga syfte att skapa nya skyldigheter eller förfaranden, utan målet är att man genom att lagstadga ser till att nuvarande goda och ändamålsenliga praxis iakttas i samband med landskapsreformen. För närvarande iakttas förfarandena med stöd av Trafikledsverkets anvisningar som inte är rättsligt bindande.

5 Beredningen av propositionen

RP 289/2018 rd

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen har man utnyttjat regeringens proposition om ändring av landsvägslagen (RP 45/2018 rd), som våren 2018 överlämnades till riksdagen och som hade sammanställts i samarbete med Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket samt de nuvarande närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden.

Utkastet till regeringens proposition remissbehandlades i ett tidigare skede i samband med två separata propositioner (RP 14/2018 rd och RP 45/2018 rd). På grund av en tidtabellsändring ströks skrivningarna om landskapsreformen beträffande trafiksektorn i de nämnda propositionerna, och man gick in för att utarbeta en separat proposition om de lagändringar som gäller uppgifterna inom trafiksektorn samt personal- och egendomsöverföringar med anknytning till landskapsreformen. Utkastet till denna sändes på remiss via utlåtande.fi den 19 oktober 2018.

Per den 21 november 2018 hade 57 yttranden kommit in.

Många av dem som yttrade sig ansåg att propositionen var befogad. I synnerhet understöddes det att staten fortsätter att äga landsvägsnätet och ha hand om finansieringen av det samt styra verksamheten. Likaså ansågs de föreslagna bestämmelserna om landskapens trafiksystemplaner vara ändamålsenliga.

I yttrandena uppmärksammades förhållandena mellan olika aktörer och den omständigheten att det nuvarande aktörsfältet splittras. I många yttranden uttrycktes oro för ökade förvaltningskostnader och för resursernas tillräcklighet. Remissinstanserna betonade behovet av att säkerställa informationsutbytet mellan olika organisationer.

I yttrandena framhölls det också att en förutsättning för att trafiksystemet ska fungera som en helhet är att det samordnas med trafiksystemplaneringen i kommunerna. Särskilt påpekades detta av Finlands Kommunförbund och städerna. Vidare ansågs att det också i fortsättningen kommer att vara nödvändigt att staten deltar i kostnaderna för projekt som föränleds av markanvändningen i städer. Trafiksystemplanen bör stödja kommunernas planeringsarbete och möjliggöra samt skapa förutsättningar för ett målinriktat planläggningsarbete i kommunerna, den bör inte begränsa kommunens beslutanderätt i markanvändningsfrågor.

En del av remissinstanserna ansåg att Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet inte är lämplig att agera i ärenden som rör enskilda vägar, eftersom sådana inte har någon beröringspunkt med myndighetens övriga ansvarsområden. Enligt remissinstanserna är Statens tillstånds- och tillsynsmyndighets resurser inte tillräckliga för skötseln av dessa uppgifter. Det påpekades att om uppgifter som rör enskilda vägar överförs till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet bör det säkerställas att myndigheten har tillräckliga personalresurser och tillräcklig kompetens.

Personalorganisationerna ställde sig kritiska till att landskapsreformens personalöverföringar till trafikstyrningsbolaget och Trafikledsverket inte sker samtidigt; enligt dem äventyrar detta likabehandlingen av personalen. Personalorganisationerna var också oroade över bibehållandet av kompetensen och över personalresursernas tillräcklighet vid ämbetsverken.

Ett sammandrag av utlåtandena finns på kommunikationsministeriets webbsidor i statsrådets tjänst för projektinformation (LVM058:00/2018).

6 Samband med andra propositioner

RP 289/2018 rd

Propositionen hänför sig till den proposition med förslag till lagstiftning om inrättande av landskap och om en reform av ordnandet av social- och hälsovården samt till lämnande av underrättelse enligt artikel 12 och 13 i Europeiska stadgan om lokal självstyrelse (RP 15/2017 rd) som överlämnades till riksdagen den 2 mars 2017. Genom propositionen genomförs överföringar av uppgifter och personal enligt 6 § 1 mom. 14 och 15 punkten och 2 mom. 1 punkten i den föreslagna landskapslagen från staten till landskapen.

Propositionen hänför sig delvis också till propositionen om komplettering av regeringens proposition med förslag till lagstiftning om inrättande av landskap och om en reform av ordnandet av social- och hälsovården (RP 15/2017 rd) samt till lämnande av underrättelse enligt artikel 12 och 13 i Europeiska stadgan om lokal självstyrelse i fråga om de bestämmelser som gäller finansieringen av landskapen och vissa andra bestämmelser (RP 57/2017 rd). Den nämnda propositionen, som överlämnades till riksdagen den 18 maj 2017, hänför sig till landskapens finansiering och inverkar delvis på genomförandet av denna proposition.

Propositionen hänför sig också till regeringens proposition med förslag till lagstiftning om verkställigheten av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter (RP 14/2018 rd). Nämnda proposition överlämnades till riksdagen i mars 2018.

Arbets- och näringsministeriet har berett en proposition om regionutveckling och tillväxttjänster (RP 35/2018 rd), som överlämnades till riksdagen våren 2018. Tidigare har regleringen om regionutveckling haft en koppling särskilt till trafiksystemplaneringen. I den nya lag som nu bereds föreslås emellertid inte några bestämmelser om trafiksystemplanering. Sambandet mellan trafiksystemplaneringen å ena sidan och regionutvecklingen och regleringen om den å andra sidan kommer emellertid att förbli nära. Propositionen i fråga har dessutom ett nära samband med regeringens proposition med förslag till lag om offentlig service för rekrytering och kompetensutveckling, lag om finansiering av regionutveckling och tillväxttjänster och lag om privata arbetsförmedlingstjänster samt till lag om ändring av 1 och 2 § i lagen om allmänna förutsättningar för stöd som beviljas för ekonomisk verksamhet (RP 93/2018 rd).

Kommunikationsministeriet har berett en proposition med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den (RP 157/2018 rd). I propositionen föreslås det att lagens paragrafnumrering blir löpande.

Kommunikationsministeriet har berett en proposition med förslag till sjötrafiklag och till vissa lagar som har samband med den (RP 197/2018 rd). Den nya lagen upphäver den gällande sjötrafiklagen och inverkar också på innehållet i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar. Det är meningen att sjötrafiklagen och de anknyttande föreslagna lagarna ska träda i kraft den 1 juni 2020.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om flyttning av fordon

4 §. *Skyldigheten att flytta fordon från olycksplatser.* I 2 mom. ändras väghållningsmyndigheten till Trafikledsverket och kommunen. Genom denna skrivning förtydligas de myndigheters behörighet som avses i paragrafen. I momentet ändras dessutom den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I paragrafen görs också en språklig ändring.

5 §. *Flyttning med stöd av parkeringsbestämmelser.* I 1 och 4 mom. ändras väghållningsmyndigheten till Trafikledsverket och kommunen. Genom denna skrivning förtydligas de myndigheters behörighet som avses i paragrafen. Dessutom görs i den finska propositionen en språklig ändring.

6 §. *Flyttning på grund av arbete som utförs eller evenemang som ordnas inom vägområdet.* I 1 mom. ändras väghållningsmyndigheten till Trafikledsverket. Till momentet fogas behörighet till kommunen att sköta flyttning av fordon. Syftet är att klarlägga paragrafens innehåll och eliminera osäkerhet. I momentet ändras dessutom den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I paragrafen görs också en språklig ändring.

7 §. *Flyttning av ett övergivet fordon.* I paragrafen ändras väghållningsmyndigheten till Trafikledsverket. Till momentet fogas behörighet till kommunen att sköta flyttning av fordon. Syftet är att klarlägga paragrafens innehåll och eliminera osäkerhet. I paragrafen ändras dessutom den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar.

14 §. *Verkställighet och närmare bestämmelser.* Till 2 mom. fogas en rätt för Trafikledsverket att med stöd av ett avtal överföra uppgifter också till landskapet.

1.2 Luftfartlagen

76 §. *Användning av flygplatser och andra områden.* I 4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

I 5 mom. föreslås bestämmelser om stöd som landskapen beviljar. Enligt momentet ska landskapen kunna rikta stöd till trafikflygplatser eller flygplatser utanför statens flygplatsnätbolag (Finavia Oyj). Stödet ska gälla byggande och underhåll av samt verksamhet vid dessa platser. När landskapslagen träder i kraft kommer uppgiften att bevilja stöd att överföras från staten (kommunikationsministeriet) till landskapen och anslaget ändras till en icke öronmärkt, allmän finansiering. Prövningen av användningen av anslaget blir då en uppgift för landskapen. För närvarande har anslaget varit 1 miljon euro per år. Vid prövningen av stöd till trafikflygplatser och flygplatser ska landskapen beakta tillämpningen av Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (EUT 2014/C 99/03) samt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget och senare gjorda ändringar i förordningen. Enligt riktlinjerna kommer investeringsstöd till flygplatser att anses bidra till att ett mål av gemensamt intresse uppnås, om stödet ökar unionsmedborgares rörlighet och regioners anslutbarhet genom att etablera anslutningspunkter för flygningar inom unionen, eller begränsar lufttrafikstockningar vid viktiga navflygplatser i unionen, eller underlättar regional utveckling (punkt 84 i riktlinjerna). Stödet ska åstadkomma en påtaglig förbätt-

ring som marknaden inte klarar på egen hand (punkt 87). Särskilt mindre flygplatser (årlig passagerarmängd högst 200 000) kan vara i behov av offentligt stöd för sina investeringar och sin verksamhet (punkterna 88–89).

I 5 mom. föreskrivs det också om bedömningen av om understödsanslaget är tillräckligt. Bedömningen ska göras enligt landskapens fullmäktigeperioder. I bedömningen granskas trafikflygplatsers och flygplatsers behov av stöd, de verkningar som stödet har åstadkommit, den förväntade utvecklingen samt förhållandet till utvecklingen av den offentliga ekonomin.

80 §. Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd. I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet till landskapet. Till momenten fogas ett omnämnande av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

1.3 Lagen om Transport- och kommunikationsverket

2 §. Verkets uppgifter. I 2 mom. ändras landskapsförbunden till landskapen. Verket deltar i den regionala trafiksystemplaneringen, vilket omfattar deltagandet även i uppgörandet av landskapens trafiksystemplaner. Verkets roll i uppgörandet och genomförandet av riksomfattande trafiksystemplan klarläggs. Språkliga ändringar görs i det inledande stycket till 1 mom. och i 3 mom. 2 punkt.

1.4 Lagen om trafiksystem och landsvägar

1 kap. Allmänna bestämmelser

2 §. Tillämpningsområde. Det föreslås att 1 mom. kompletteras med omnämmanden av landskapen och trafiksystemplaner. Det föreslås att 2 mom. kompletteras med ett omnämnande av arbetsfördelningen i samband med ordnandet av väghållningen, varmed avses arbetsfördelningen mellan väghållaren och landskapen inom väghållningen. Momentet kompletteras vidare med ett omnämnande av avtal, styrning och andra arrangemang i anknötning till väghållning. Bestämmelser om dessa ska bland annat ingå i det nya 1 b kap. som föreslås i denna proposition. Momentet ändras dessutom så att lagen också innehåller bestämmelser om landskapens rättigheter och skyldigheter. I paragrafen görs också en språklig ändring.

3 §. Definitioner. Till paragrafen fogas en ny 6 punkt med en definition av väghållningsområde. Med väghållningsområde avses ett samarbetsområde som bildas av de landskap som är parter i ett samarbetsavtal som avses i 15 f § i denna lag. Samarbetsområdet ska svara för de väghållningsuppgifter som landskapen i området har i uppgift att ordna. I 8 kap. i landskapslagen finns det bestämmelser om formerna för landskapens offentligrättsliga samarbete: gemensamt organ, gemensam tjänst och avtal om skötseln av en myndighetsuppgift. Samarbetsområdet ska bildas utifrån ett avtal mellan landskapen genom någon av de former för samarbete som landskapslagen medger.

Till paragrafen fogas en ny 7 punkt om avtal om väghållning. Med avtal om väghållning avses det avtal som ingås mellan väghållaren, dvs. Trafikledsverket, och landskapen för ordnandet av väghållningen. Närmare bestämmelser om avtalet om väghållning finns i 15 l §. Avtalet om väghållning ska i fortsättningen vara ett centralt instrument i förhållande till Trafikledsverket som svarar för landsvägarna i dess helhet och landskapen som sköter väghållning områdesvis samt till exempel med avseende på finansieringen av väghållningen.

Till paragrafen fogas en ny 8 punkt med en definition av enskild väg. Med enskild väg avses i lagen en enskild väg som avses i lagen om enskilda vägar eller en väg eller anslutning som kan jämföras med enskild väg och på vilken lagen om enskilda vägar inte tillämpas.

6 §. *Landsvägsfärjor.* I 1 mom. görs en språklig ändring i den finska propositionen. I 2 och 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren. Paragrafens 2 mom. ändras så att det motsvarar regeringens proposition med förslag till sjötrafiklag och till vissa lagar som har samband med den (RP 197/2018 rd). I 3 mom. görs dessutom vissa språkliga ändringar.

8 §. *Serviceområden som hör till landsväg.* I 1 mom. görs en språklig ändring i den finska propositionen. I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren.

11 §. *Myndigheter som svarar för väghållningen.* I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. I 1 mom. ändras också andra uppgifter inom väghållningen till riksomfattande uppgifter inom väghållningen.

Trafikledsverket ska enligt 1 mom. i fortsättningen svara för de uppgifter som staten har i egenskap av ägare till landsvägsnätet och de riksomfattande uppgifterna inom väghållningen. Med riksomfattande uppgifter avses de väghållningsuppgifter som Trafikledsverket ska sköta och de uppgifter som nu i huvudsak är koncentrerade till en närings-, trafik- och miljöcentral och som har riksomfattande betydelse. Också vissa av de tillståndsuppgifter inom väghållningen som i dag sköts av nio närings-, trafik- och miljöcentraler föreslås bli överförda till väghållaren. Uppgifter som anknyter till förvaltningen av statens egendom i form av trafikleder är exempelvis uppgifter som gäller markförvärv och förvaltningen av landsvägs- och järnvägsfastigheter.

Till Trafikledsverkets uppgifter hör att med landskapen inom väghållningsområdet avtala om ordnandet av väghållningen. Närmare bestämmelser om avtalsförfarandet ska ingå i 1 b kap. Trafikledsverket kan enligt förslaget styra landskapen dels genom avtalsförfarandet i fråga om väghållningen och dels också genom så kallad informationsstyrning. Sådan styrning är inte juridiskt bindande, men den kan stödja landskapen när de fullgör sina uppgifter och främja utveckling och användning av enhetlig praxis. Med informationsstyrning avses bland annat jämförelse- och analysuppgifter, rekommendationer, anvisningar och handböcker av rekommendationskaraktär, meddelanden, nätverkssamarbete och kontakter, verksamhets- och service-modeller, bästa praxis, strategier och utvecklingsprogram, organisering av utbildning, förhandlingsdagar och andra sammankomster samt forsknings- och utvecklingsprojekt.

Enligt paragrafens 2 mom. svarar landskapen inom sina respektive områden för skötseln av uppgifter inom väghållningen i enlighet med avtalet om väghållningen och på högst nio väghållningsområden. Trafikledsverket svarar dock för genomförandet av viktiga vägprojekt, inklusive byggplanering, byggande och upphandling. Som viktiga vägprojekt kan betraktas till exempel i statsbudgeten särskilt nämnda riks- och stamvägar samt livligt trafikerade regionala vägar eller projekt som gäller huvudleder. Till dessa hör också projekt som kräver mångsidigt specialkunnande samt alla projekt som har landskapsöverskridande betydelse eller konsekvenser. Det är ändamålsenligt att Trafikledsverket ansvarar för genomförandet av sådana projekt, eftersom de kan vara förenade med särskilda behov i fråga om dimensioneringen, en effektiv användning av resurserna eller specialkunnande. Också i samband med sådana projekt där flera parter deltar på grundval av avtal eller där det är fråga om långvariga avtalsarrangemang, såsom exempelvis takprojekt vid tunnelbygge, kan det vara ändamålsenligt att Trafikledsverket har hand om projektet. Landskapen och Trafikledsverket ska tillsammans i samband med att avtalet om väghållning utarbetas besluta när det rör sig om viktiga vägprojekt och när Trafikledsverket ska genomföra projektet.

Varje landskap svarar för beslutsfattandet i fråga om den plan för väghållning och trafik samt det avtal om väghållning som gäller det egna området. Respektive landskap beslutar om god-

kännandet av samarbetsavtal som mellan de landskap som hör till ett väghållningsområde ingås om viktiga riktlinjer för organiseringen av verksamheten inom väghållningsområdena.

14 §. *Ändrande av enskild väg till landsväg samt landsvägar på detaljplaneområden.* I paragrafen och paragrafens rubrik ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar.

15 §. *Fastigheter och enskilda vägar.* 2 mom. upphävs som onödigt eftersom definitionen av en enskild väg finns i 2 §.

1 a kap. Trafiksystemplanering

15 b §. *Den riksomfattande trafiksystemplanen.* Till 3 mom. fogas ett omnämmande av landskapens åtgärder. I 1 och 3 mom. görs dessutom språkliga ändringar.

15 c §. *Landskapets trafiksystemplan.* I paragrafen föreskrivs om landskapets trafiksystemplan och dess innehåll. Varje landskap ska i syfte att uppnå målen i den riksomfattande trafiksystemplanen och främja genomförandet av åtgärderna i den utarbeta en flerårig trafiksystemplan för sitt verksamhetsområde. Landskapets trafiksystemplan får även innehålla andra mål som gäller landskapet och som följer av landskapets förhållanden eller särdrag samt åtgärder för att främja och utveckla trafikens och trafiksystemets effektivitet, trygghet och hållbarhet. Planen kan också innehålla mål och åtgärder för mobilitetsstyrning som gäller främjande av gång-, cykel- och kollektivtrafik. I enlighet med 6 § 1 mom. 15 punkten i landskapslagen ska landskapen också sköta uppgifter i samband med statsunderstöd för mobilitetsstyrning, och därmed faller det sig naturligt att också ta upp mobilitetsstyrningen i landskapets trafiksystemplan. Vidare hör trafiksäkerheten till landskapen enligt 6 § 1 mom. 14 punkten i samma lag, och då kan det vara ändamålsenligt att också behandla den i planen. Ett allt mer framträdande delområde inom helheten trafiksystemets funktion är i fortsättningen användning och främjande av intelligenta transportlösningar och automatisering, och därför bör landskapen ta upp mål och åtgärder i fråga om detta i sina trafiksystemplaner. I trafiksystemplanerna på landskapsnivå ska det göras en omfattande bedömning av nya verksamhets- och beslutsmodeller för utveckling av trafiksystemet. Faktorer som påverkar landskapets förhållanden kan vara bland annat geografin, trafikmängderna, näringsverksamheten och näringsstrukturen, avstånden, trafikformerna, befolkningsstrukturen och andra faktorer på landskapsnivå. Varje landskap ska närmare definiera sina särdrag i själva landskapsstrategin. Med tanke på genomförandet av planen är det viktigt att i den ta in ett förslag till uppföljning av planen.

Enligt 1 mom. är landskapens trafiksystemplaner fleråriga och långsiktiga. Enligt 2 mom. ska landskapen bedöma deras genomförande och effekter minst en gång per fullmäktigeperiod och vid behov utarbeta en reviderad plan. Planen ska skapa målen för landskapets fyraåriga plan för väghållning och trafik, som det också föreskrivs om i denna lag.

Landskapen kommer i enlighet med principerna i landskapslagen att vara självstyrande aktörer. Därför kommer varje landskap att kunna bestämma om det utarbetar sin trafiksystemplan i samarbete över landskapsgränserna med ett eller flera andra landskap. Enligt 3 mom. kommer landskapet också att kunna bestämma om planen ska tas fram i samband med eller som en del av någon annan strategisk plan i landskapet, exempelvis landskapsstrategin eller landskapsprogrammet. Under alla omständigheter ska landskapet bereda sin trafiksystemplan med beaktande av målen i landskapsstrategin och landskapets övriga strategiska planer samt de krav som landskapsplanen ställer. Samordningen med landskapets övriga planering innebär också planering av områdesanvändningen inom landskapet.

Med tanke på trafiksystemets kontinuitet och funktion är det viktigt att landskapens trafiksystemplaner samordnas med trafiksystemplanerna i de landskap som gränsar till landskapets område. I landskapets trafiksystemplan ska också beaktas planeringen av kommunernas och stadsregionernas trafiksystem inom landskapets område. I fråga om trafiksystemplanen på landskapsnivå betyder samarbetet med trafiksystemplaneringen i kommunerna och stadsregionerna bland annat att stadsregionernas målsättningar och planer för utveckling av trafiken, markanvändningen, boendet och servicen ska beaktas och samordnas med planeringen på landskapsnivå. Detsamma gäller bland annat utvecklingen av kollektivtrafiktjänsterna i övrigt. Samordningen med kommunernas trafiksystemplanering är en förutsättning för trafiksystemets övergripande funktion. Städernas gatunät och trafiksystem utgör på riksnivå och landskapsnivå viktiga trafikknutpunkter som bör beaktas som en del av helheten.

I enlighet med 11 § i lagen om regionutveckling och tillväxttjänster i den proposition i ämnet som beretts av arbets- och näringsministeriet får intentionsavtal eller andra typer av samarbetsavtal upprättas för genomförandet av målen enligt den lagen. Utifrån trafiksystemplanen är det också möjligt att ingå avtal med staten eller övriga landskap. Sedan år 2016 har i stadsregionerna Helsingfors, Åbo, Tammerfors och Uleåborg ingåtts avtal mellan kommunerna i stora stadsregioner och staten om markanvändning, boende och trafik (MBT). Denna lag begränsar eller hindrar inte ett frivilligt avtalsförfarande mellan kommunerna och staten gällande stadsregionernas trafiksystem.

Enligt paragrafens 4 mom. ska landskapets trafiksystemplan beaktas i de myndigheters verksamhet som är verksamma inom landskapets område. Detta betyder att till exempel landskapets kommuner i sin egen trafiksystemplanering ska uppmärksamma innehållet i och målsättningarna för landskapets trafiksystemplan. Också Trafikledsverket kan exempelvis i egenskap av bannätsförvaltare vara en sådan på området verksam myndighet som avses här. Planen har inte några rättsliga verkningar för de på området verksamma övriga myndigheternas verksamhet eller några bindande verkningar för deras beslutsfattande.

15 § d. Förfarandet för beredningen av planerna. I 1 mom. stryks omnämmandet av landskapsförbund och tillfogas ett omnämmande av landskap. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket landskapet ska bereda landskapets trafiksystemplan i samarbete med trafikförvaltningen, områdets kommuner, övriga landskap och myndigheter samt övriga aktörer för vars verksamhetsområde trafiksystemplanen kan ha väsentlig betydelse. Med övriga aktörer avses bland annat tjänsteleverantörer, näringslivet, organisationer samt hamnaktörer och aktörer inom lufttrafik. Vid behov kan en samarbetsgrupp inrättas för detta samarbete. Vid beredningen av landskapets trafiksystemplan ska ministerierna, områdets kommuner samt de övriga landskapen och aktörerna ges tillfälle att yttra sig om utkastet till planen. Landskapen kan själva bedöma hur invånarna i landskapet bäst kan fås med i beredningsarbetet. Paragrafens 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom. Till 3 mom. fogas ett omnämmande av att Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket båda deltar också i planeringen av kommunernas och stadsregionernas trafiksystem. Till momentet fogas ett omnämmande av utarbetandet av landskapets trafiksystemplan.

15 e §. Bemyndigande att utfärda förordning. Paragrafens bemyndigande att utfärda förordning utvidgas till att gälla också landskapets trafiksystemplan. Även om landskapen har varierande trafiksystembehov är det motiverat att föreskriva om enhetliga åtgärder i de frågor som nämns i paragrafen. Landskapets trafiksystemplan både genomför och påverkar den riksomfattande trafiksystemplanen.

1 b kap. Ordning av väghållning

Till lagförslaget fogas ett nytt 16 kapitel. I kapitlet föreskrivs det om ordnande av väghållning efter landskapsreformen.

15 f §. Väghållningsområden. 1 mom. föreslås innehålla bestämmelser om landskapens skyldighet att sköta väghållningen i samarbete inom högst nio samarbetsområden för väghållning på något av de sätt som föreskrivs i 8 kap. i landskapslagen. Det är i synnerhet till följd av behovet av särskild kompetens och de knappa personalresurserna som landskapen behöver samarbeta inom väghållningen i och med landskapsreformen. I 8 kap. i landskapslagen finns det bestämmelser om formerna för landskapens offentlighetsrättsliga samarbete: gemensamt organ, gemensam tjänst och avtal om skötseln av en myndighetsuppgift. I denna paragraf förutsätts det att landskapen i samarbete sköter sina väghållningsuppgifter enligt denna lag. Härmed avses framför allt beredning och verkställighet i anslutning till väghållningsuppgifter. Utgångspunkten är den att respektive landskap ska fatta beslut i sådana viktiga väghållningsärenden som hör till landskapets behörighet. Till de allra viktigaste hör det avtal om väghållningsområde som ingås med andra landskap, godkännandet av den för landskapet beredda planen för väghållning och trafik samt godkännandet av det avtal om väghållning som ingås med Trafikledsverket.

Enligt vad som föreskrivs längre fram i lagen ska varje landskap ha behörighet när det gäller planering, underhåll och andra väghållningsuppgifter, men i enlighet med denna paragraf ska uppgifterna dock skötas i samarbete med de övriga landskapen inom högst nio väghållningsområden.

Uppgifter som inom ett väghållningsområde ska skötas av landskapen i samarbete och som kan karaktäriseras som beställaruppgifter är enligt förslaget i sin helhet:

- Planering av väghållning och finansiering
- Beredning av planer för väghållning och trafik samt avtal om väghållning
- Projektplanering av landsvägar
- Anskaffningar i samband med planering, underhåll och byggande av landsvägar samt uppföljning av genomförandet
- Produktion av information om landsvägsnätet

Uppgifter som ska skötas i samarbete inom ett väghållningsområde är exempelvis beredningsarbete i anslutning till uppgifter som avses i följande bestämmelser och, om så avtalas i samarbetsavtalet mellan landskapen, också beslut om uppgifterna:

- Planeringsuppgifter som avses i 3 kap., exempelvis dialog om planer, framläggande av planer och bemötanden
- Förslag och beslut enligt 34 § om begränsat underhåll och om att hålla cykelbanor och gångbanor i skick utan halkbekämpning
- Begränsning av trafiken enligt 35 §
- Rätt att ordna tillfällig farväg enligt 36 §

RP 289/2018 rd

- Underhåll av en enskild vägs anslutning eller en lantbruksanslutnings vägtrumma enligt 38 §
- Avlägsnande av anslutning enligt 40 §
- Åtgärder enligt 43 § i samband med korsning mellan särskild vinterväg och farled
- Uppgifter och rättigheter enligt 44 och 45 § gällande skyddsområde och frisiktsområde för landsväg
- Rätt att i enlighet med 51 § anlägga en snöskärm och lägga upp snö utanför vägområdet

I samarbetsavtalet ska avtalas om de uppgifter som ska skötas inom väghållningsområdet samt om landskapens behörighet och ansvarsförhållanden inom området. Oberoende av samarbetsformen ska i samarbetsavtalet dessutom åtminstone avtalas om företrädande av landskapen inom väghållningsområdet, beslutsprocesserna, resurserna och täckande av kostnaderna, uppföljningen, avtalets giltighetstid och principerna för ändring av avtalet samt om andra centrala frågor i anslutning till skötseln av väghållningsuppgifterna. I anslutning till behörighetsfördelningen och företrädandet av landskapen inom väghållningsområdet är det viktigt att avtala om landskapens lagstadgade myndighetsuppgifter när det gäller väghållningen, till exempel vilket landskap som i enlighet med 35 § ska sköta trafikbegränsningar och vilken aktör som i landskapet ska sköta uppgiften. Eftersom särskild finansiering avsätts för väghållningen och ett avtal om finansieringen ingås mellan väghållningsområdets landskap och väghållaren i ett avtal om väghållning, är det viktigt att i samarbetsavtalet avtala framför allt om personalkostnader för vilka landskapen beviljas finansiering med allmän täckning. Vidare ska i samarbetsavtalet fastställas ansvarsfördelningen när det gäller produktion och uppdatering av uppgiftsrelaterad information.

I sådana fall då landskapen har ett gemensamt organ ska det dessutom avtalas om organets sammansättning och om de i samarbetet deltagande landskapens rätt att välja medlemmar till organet samt vilket landskap som ska vara ansvarigt landskap i enlighet med landskapslagens 48 §. I sådana fall då en gemensam tjänst inrättas ska det avtalas om vilket av de landskap som deltar i avtalet som ska ansvara för arbetsgivarförpliktelserna. Då man som samarbetsform väljer ett avtal om skötsel av myndighetsuppgifter ska det fastställas vilken eller vilka tjänsteinnehavare i landskapet som ska tilldelas uppgifterna.

Landskapen ska avtala om samarbetet på ett sätt som garanterar att kraven enligt 2 mom. 1–3 punkten blir uppfyllda. Enligt 1 punkten ska det genom landskapens samarbetsavtal säkerställas att väghållningen sköts kostnadseffektivt, enhetligt, sakkunnigt och långsiktigt. Närings-, trafik- och miljöcentralerna satsat stort på att effektivisera väghållningen, och av uppgifterna för och de anställda vid centralernas ansvarsområden för trafiken har omkring hälften koncentrerats till antingen en eller flera centraler. Upphandlingen av underhåll och byggande är från ingången av 2016 koncentrerad till fyra upphandlingsområden. Områdena har medfört effektivitet och gjort verksamheten mer enhetlig. I och med landskapsreformen ritas aktörsfältet om inom väghållningen, men samtidigt måste väghållningsuppgifterna betraktas som en helhet där det inte är ändamålsenligt att kräva separat koncentration av upphandlingsuppgifterna. Finansieringen och personalresurserna kommer dock fortsatt att vara knappa inom väghållningen, och därför kommer det att krävas garantier för att landskapens samarbete leder till att uppgifterna sköts kostnadseffektivt och sakkunnigt. Landskapsreformen leder till att landskapen blir 18 till antalet samt till väghållningsområden som kan ha olika förväntningar och syn på hur väghållningen ska skötas. Det kan också finnas betydande skillnader inom samma landskap eller väghållningsområde per fullmäktigeperiod. Därför måste samarbetsavtalen garantera en-

hetlighet och långsiktighet i väghållningen. Långsiktigheten inbegriper också ett antagande om att samarbetsavtalen är åtminstone relativt varaktiga och att det finns tillräcklig grund för förändringar i samarbetsområdena. I 15 i § föreskrivs dessutom särskilt om ändring av samarbetsavtal som gäller väghållningsområden. Ett enhetligt landsvägsnät ska dessutom säkerställas genom det avtal om väghållning som ingås med Trafikledsverket och med hjälp av Trafikledsverkets övriga informationsstyrning.

Enligt 2 punkten ska samarbetsavtalet säkerställa att den lagstadgade servicenivån uppnås och att kundernas behov beaktas. Den lägsta tillåtna servicenivån anges i 1 kap. i lagen. Servicenivån ska fortsatt anges närmare i avtalet om väghållning mellan landskapen och staten. Samarbetsavtalet ska kunna garantera att servicenivån uppnås i enlighet med lagen. Målet hänger nära samman med väghållningsresurserna och därmed också med kravet enligt 1 punkten om att väghållningen ska skötas kostnadseffektivt. När servicenivån bestäms skapar det också förväntningar bland vägtrafikanterna i fråga om landsvägarna inom de olika kategorierna. Att beakta kundernas behov innefattar dels uppnående av den servicenivå som krävs, dels också exempelvis beaktande av förväntningarna på enhetliga landsvägar och i vissa fall möjliggörande av åtgärder som är särskilt inriktade på lokala förhållanden.

Enligt 3 punkten ska de väghållningsområden som bildas genom samarbetsavtalen vara ändamålsenliga med avseende på geografin och deras storlek och även i övrigt. De landskap som hör till ett väghållningsområde ska vara belägna invid varandra och sålunda utgöra en ändamålsenlig geografisk helhet till exempel med tanke på väghållningsentreprenader. Också områdenas storlek har betydelse för bildandet av entreprenadhelheter och likaså med tanke på kostnadseffektiviteten enligt momentets 1 punkt. På bedömningen av områdets ändamålsenlighet inverkar också till exempel pendlingsområden.

Enligt paragrafens 3 mom. kan ett enskilt landskap bilda ett väghållningsområde på egen hand förutsatt att landskapet kan ordna skötseln av väghållningsuppgifterna på egen hand så att kraven i 2 mom. uppfylls och förutsatt att väghållningsområdena sammanlagt inte är flera än nio.

15 g §. Avtal om väghållningsområde. Enligt 1 mom. ska ett samarbetsavtal om ett väghållningsområde ingås tills vidare. I enlighet med detaljmotiveringen till 15 f § 1 mom. är en långsiktig skötsel av väghållningen också förenad med förväntningen att väghållningsområdena åtminstone ska vara tämligen varaktiga och att avtal om väghållningsområdena därför inte ska ingås för viss tid. I momentet föreskrivs dessutom att ett avtal om ett väghållningsområde ska träda i kraft vid ingången av det kalenderår som följer på det år då avtalet ingicks. Då landskapsreformen träder i kraft ska ett samarbetsavtal vara i kraft och kunna tillämpas första gången den 1 januari 2021, då landskapen övertar ansvaret för de väghållningsuppgifter som enligt lagen överförs till dem. Också samarbetsavtal som eventuellt ingås senare ska alltid träda i kraft vid ingången av kalenderåret.

Kommunikationsministeriet ska innan uppgifterna överförs till landskapen, och även senare när eventuella nya samarbetsavtal ingås, kunna försäkra sig om att ett avtal om samarbete över landskapsgränserna uppfyller de krav på skötseln av väghållningsuppgifter som anges i 15 f § 2 mom. Dessutom måste landskapen ha tillräckligt med tid att organisera uppgifterna efter det att avtalet godkänts eller, om landskapen inte kan enas om ett samarbete, efter det att statsrådets beslut och det kompletterande avtalet mellan landskapen godkänts. I paragrafens 2 mom. föreskrivs därför att landskapen ska bereda och godkänna det samarbetsavtal som avses i 15 f § så att kommunikationsministeriet och Trafikledsverket delges det första godkända avtalet senast den 29 februari 2020. Nya eller ändrade samarbetsavtal som bereds därefter kan delges kommunikationsministeriet och Trafikledsverket den 30 augusti året före det år avtalet träder i kraft.

Enligt 3 mom. ska landskapen ge kommunikationsministeriet och väghållaren möjlighet att yttra sig om samarbetsavtalet mellan landskapen senast åtta veckor innan avtalet godkänns.

Kommunikationsministeriet ska i sitt yttrande framföra sin åsikt om huruvida det samarbetsavtal som landskapen ingått uppfyller de krav som i lagen ställs på skötseln av uppgifterna. Om ministeriet anser att samarbetsavtalet är bristfälligt när det gäller att uppfylla kraven ska ministeriet och de berörda landskapen förhandla om saken. Landskapen kan utifrån förhandlingarna vid behov se över avtalet innan det godkänns.

15 h §. Ersättande av landskapens samarbetsavtal med beslut av statsrådet. Enligt paragrafen får statsrådet fatta beslut om landskapens samarbete när det gäller väghållningsuppgifter, om landskapen inte kommer fram till ett sådant avtal om skötseln av uppgifterna som avses i 15 f §. Statsrådets befogenhet ska avse de landskap och de uppgifter i fråga om vilka inget avtal kommit till stånd.

Det kan bli aktuellt att statsrådet ska besluta om samarbetet dels när landskapen inte över huvud taget avtalar om hur uppgifterna ska skötas, dels också när det bedöms att det samarbete som landskapen avtalat om inte är tillräckligt för att uppfylla de krav som ställs på skötseln av uppgifterna i 15 f § 2 mom. Det är kommunikationsministeriet som gör bedömningen efter det att landskapen till ministeriet gett in det avtal de godkänt till följd av förhandlingarna enligt 15 g § 3 mom.

Statsrådet kan enligt 2 mom. besluta att landskapens samarbete ska organiseras genom ett sådant gemensamt organ som avses i 48 § i landskapslagen. I så fall kan statsrådet samtidigt besluta vilket av de landskap som deltar i samarbetet som ska vara ett sådant ansvarigt landskap som avses i 48 § 1 mom. i landskapslagen och även om det som anges i 49 § 1–3 punkten i landskapslagen i fråga om det gemensamma organet. Ett gemensamt organ som inrättas med tanke på väghållningsuppgifterna kommer att vara ett organ som är underställt det ansvariga landskapets fullmäktige och landskapsstyrelse, och organisationen under organet ska ingå i det ansvariga landskapets organisation.

Statsrådet kan också besluta om andra frågor som är nödvändiga för inrättandet av ett gemensamt organ. Om dessa frågor, som gäller ett avtal som ingås om ett frivilligt organ för landskapen, föreskrivs i 49 § 1–3 punkten i landskapslagen. Detta innebär att statsrådet bestämmer om det gemensamma organets uppgifter och sammansättning samt om rätten för de landskap som deltar i organet att välja medlemmar i organet samt om grunderna för beräkningen av de kostnader som skötseln av uppgifterna medför och för fördelningen av kostnaderna.

Statsrådet kan dessutom utfärda andra föreskrifter som behövs för att uppfylla kraven på skötseln av uppgifterna enligt 15 f § 2 mom.

Målet är att landskapen sinsemellan ska avtala om hur samarbetet ska ordnas. Statsrådets föreskrifter ska därför vara i kraft endast tills landskapen har avtalat om saken på det sätt som avses i lagen. I statsrådets beslut ska det därför alltid föreskrivas om det förfarande genom vilket de föreskrifter som statsrådet utfärdat senare kan ersättas med ett avtal mellan landskapen enligt 15 i §. Statsrådets beslut ska emellertid vara i kraft till utgången av det kalenderår då landskapen ingår samarbetsavtal. Detta krav behövs bland annat på grund av avtalsförfarandet i fråga om väghållningen. Beaktande av ändringar som sker under ett pågående år skulle göra det oskäligt svårt att organisera väghållningen.

Enligt 4 mom. ska statsrådets beslut beredas vid kommunikationsministeriet. Ministeriet ska då höra de landskap som beslutet gäller och även andra ministerier och myndigheter.

Beslut som statsrådets fattat med stöd av denna paragraf får överklagas i enlighet med 105 §. Bestämmelser om omedelbar verkställighet av beslut finns i 107 §.

15 i §. *Ändringar som gäller väghållningsområden.* I denna paragraf föreskrivs om förutsättningarna för ändringar som gäller väghållningsområden. Enligt paragrafens 1 mom. kan ett samarbetsavtal enligt 15 f § som gäller ett väghållningsområde högst en gång per fullmäktigeperiod ändras eller sägas upp för ingående av nytt avtal. Eftersom väghållningsområdena i en viss utsträckning förväntas vara varaktiga, förutsätter genomförande av sådana ändringar eller uppsägningar dessutom att det skett en sådan väsentlig förändring i verksamhetsmiljön, finansieringsnivån eller i andra förhållanden som påverkar väghållningsområdets verksamhet eller att ändringen eller uppsägningen och ingående av ett nytt avtal kan främja uppfyllandet av de krav som avses i 15 f § 2 mom.

Enligt 2 mom. ska på ändringar av samarbetsavtal och på ingående av nya samarbetsavtal tillämpas vad som i 15 g och 15 h § föreskrivs om samarbetsavtal och om ersättande av samarbetsavtal med beslut av statsrådet. I fråga om ändringar och ingående av nya avtal och ikraftträdandet av dem gäller således bestämmelserna om förfarandet i 15 g §, och vid behov är det också i så fall möjligt att ersätta avtalet med beslut av statsrådet.

15 j §. *Finansiering av väghållningen.* Staten ska även i fortsättningen ansvara för väghållningen enligt 10 § och för dess kostnader, medan Trafikledsverket ska vara väghållare. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om finansieringen av landskapens väghållning.

Enligt 1 mom. föreslås det att finansieringen specificeras landskapsvis enligt vägnätets och trafikens karaktär och andra omständigheter så att landsvägsnätets enhetlighet och skick säkerställs och kraven i 13, 13 a och 33 §, dvs. de allmänna kraven på väghållningen, servicenivån och nivån på underhållet, uppfylls. Med vägnätets och trafikens karaktär avses till exempel vägnätets längd, trafikmängden och sammansättningen samt vägarnas och broarnas skick. Andra omständigheter kan till exempel bero på geografiska faktorer och deras inverkan på väderleksförhållandena och därmed på snöröjningsbehovet. Syftet med fördelningsmodellen är att säkerställa att skicket på trafikledsnätet utvecklas jämligt i olika delar av landet. Väghållaren anvisar finansiering till de 18 landskapen utifrån avtal om väghållning som ingås med landskapen inom väghållningsområdena. Även om väghållningen ska skötas genom samarbete över landskapsgränserna på högst nio samarbetsområden ska finansieringen fördelas kalkylmässigt mellan 18 landskap.

I praktiken innebär fördelningen att väghållningsområdet får en budgetram för beredning av väghållningsupphandlingen. Staten ska också i fortsättningen stå för väghållningsutgifterna. Utgifterna hänförs i statsbudgeten till momentet för bastrafikledshållningen. Av statsboks slutets intäkt- och kostnads kalkyl framgår samtliga löpande kostnader. Investeringarna aktiveras i balansräkningen som en tillgångsökning (av utgifterna för bastrafikledshållning och väghållning aktiveras cirka hälften i balansräkningen). Tillgångar som utgörs av väginvesteringar tas i sin helhet upp i statens balansräkning. Särskild finansiering som anvisas för uppdrag enligt avtal som ingåtts mellan staten och landskapen ska i balansräkningen noteras som en händelse som hör till kategorin uppdragsmedel. Väghållningsnätet ska inte tas upp i landskapsbudgetens driftsekonomidel och inte heller i investeringsdelen. I landskapets resultaträkning framgår utgifterna inte som verksamhetskostnader och betalda investeringar framgår i balansräkningen inte som en ökning av tillgångarna.

Genom väghållningsavtalet kommer dessutom de nationella prioriteringarna för väghållningen, landskapens planer för väghållningen och trafiken samt statsbudgeten att bli beaktade. De påverkar alla finansieringen. Finansieringsfrågorna och avtalet om väghållning påverkas också av de mål som kommunikationsministeriet ställer upp för Trafikledsverket inom resultatstyr-

ningsprocessen. Genom dem går det delvis att i praktiken omsätta målen inom den nationella trafikpolitiken och framför allt inom den riksomfattande trafiksystemplanen.

Enligt 2 mom. ska Trafikledsverket reservera en del av väghållningsanslagen i statsbudgeten för väghållaren för de riksomfattande uppgifterna inom väghållningen som överförs till Trafikledsverket och för olika tematiska program och akuta eller oförutsägbara reparationsbehov som landskapen omöjligen kan tillgodose inom sin budgetram. Ett tematiskt program kan till exempel vara ett trafiksäkerhetsprogram. Reparationsbehov kan uppkomma exempelvis vid översvämningar eller andra väderleksförhållanden eller till följd av andra oförutsägbara skador. Centraliserad finansiering som reserverats för Trafikledsverket fördelas till landskapens väghållningsområden 1–2 gånger per år efter särskilda samtal om oförutsedda behov.

15 k §. Plan för väghållning och trafik. Paragrafen ska enligt förslaget innehålla bestämmelser om en fyraårig plan för väghållning och trafik. Enligt 1 mom. ska planen utarbetas för alla 18 landskap. Det är meningen att planen ska beredas enligt landskapens fullmäktigeperioder. Planen ska utarbetas i början av fullmäktigeperioden. Den ska gälla kundbehov, vägunderhåll, dvs. skötsel av vägar och bland annat bro- och beläggningsreparationer, regionala investeringar och deras finansiering samt andra frågor som gäller landskapets väghållning. I planen ska behandlas planens beräknade konsekvenser genom en uppskattning av verkningarna av de åtgärder som ingår i den. Landskapen kan om de så önskar i planen också inkludera andra omständigheter kring de trafikuppgifter som landskapet ansvarar för. Till dessa uppgifter hör enligt landskapslagen uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar och mobilitetsstyrning, trafiksystemplanering, samordning av trafiksäkerhetsarbetet och, om landskapet har åtagit sig dessa uppgifter, planering och ordnande av persontrafik och skärgårdstrafik. Planen för väghållning och trafik är ett centralt dokument vid beredningen av avtalet om väghållning.

I fråga om väghållning kan ärendehelheter som behandlas i planen vara till exempel

- finansiering av väghållningen
- kundbehov och läget inom vägtrafiken på det berörda området
- vägunderhåll (skötsel och reparationer)
- regionala investeringar och deras planering
- konsekvenserna av trafiken och väghållningen.

Enligt 2 mom. ska planen för väghållning och trafik beredas av landskapet eller inom väghållningsområdet i enlighet med samarbetsavtalet mellan landskapen. Planen kommer emellertid att gälla ett enskilt landskap och därför ska den aktör som enligt samarbetsavtalet svarar för att planen tas fram under beredningen samarbeta med det landskap som planen gäller. Landskapen kan sinsemellan komma överens om samarbetets karaktär och samarbets sättet. Beslutanderätten när det gäller att godkänna planen har det landskap som planen gäller.

Planen för väghållning och trafik är viktig också med tanke på de uppgifter som gäller kommunerna inom landskapets område och deras trafik samt samarbetet mellan kommunerna och landskapet, exempelvis när det gäller underhållet och styrningen av trafiken. Kommunerna ska således erbjudas möjlighet att framföra sin åsikt om planen för väghållning och trafik på så sätt att väghållningsområdet eller landskapet ger kommunerna tillfälle att yttra sig om planut-

kastet. Närings-, trafik- och miljöcentralerna har också hittills bett om kommunernas ställningstaganden till motsvarande planer.

Det är styrningen från väghållarens sida och i synnerhet varje landskaps landskapsprogram och landskapsstrategi och landskapets trafiksystemplan som ger utgångspunkterna för beredningen av planen. Planen för väghållning och trafik ska vara ett genomförandedokument som kompletterar och preciserar de nämnda programmen.

Lagen ställer inga hinder för att inarbeta planen för väghållning och trafik i någon annan plan som gäller landskapets verksamhet eller någon motsvarande helhet.

15 l §. Avtal om väghållning. Enligt det föreslagna 1 mom. ska väghållaren och väghållningsområdet i syfte att ordna väghållningen bereda ett fyraårigt avtal om väghållning. Grunden för beredningen av avtalet är landskapets plan för väghållning och trafik på det sätt som anges i motiveringen till 15 k §. I praktiken ska avtalet kunna göras mer bindande för det första avtalsåret, och i samband med de årliga förhandlingar som nämns i 15 k § ska avtalet kunna uppdateras genom översyn av avtalet för året innan och precisering av formuleringarna för nästa år.

I avtalet om väghållning är det framför allt fråga om åtgärder som ska genomföras inom väghållningsområdet under följande verksamhetsår och om finansiering av åtgärderna. Avtal om den finansiering som finns tillgänglig för skötseln av uppgifterna och om fördelningen av finansieringen ska ingås per väghållningsprodukt. Enligt 2 mom. ska den finansiering som avsåts för att användas av landskapen inom väghållningsområdet anges i avtalet. Frågan om till vilken underhållsklass varje landsväg hör bestäms i väghållningsavtalet. Avtalet ska dessutom gälla mål och tillvägagångssätt som gäller väghållningen, beredskapsåtgärder, ordnande av egenkontroll av väghållningen, målen för verksamheten och ekonomin samt rapporteringen och andra frågor som är viktiga för väghållningen. I 100 § föreskrivs om väghållarens och landskapens beredskapsskyldighet. I avtalet om väghållning ska det avtalas om åtgärder som behövs för uppfyllande av denna skyldighet. I avtalet ska dessutom beaktas framförandet av Forsvarsmaktens tunga fordon också på sådana vägar som i övrigt inte har kommersiell trafik.

I 100 b § föreskrivs om egenkontroll, och i avtalet om väghållning är det också nödvändigt att avtala om åtgärderna i syfte att uppfylla skyldigheterna i den paragrafen i samarbetet mellan Trafikledsverket och väghållningsområdet. I avtalet ska också avtalas om behövliga ansvars- och skadeståndsfrågor, till exempel för det fall att avtalsparterna inte fullgör sina avtalade skyldigheter i anslutning till de frågor som räknas upp i paragrafen.

Endast ett avtal ska ingås mellan väghållningsområdet, landskapen och väghållaren, och alla avtalsparter ska godkänna det. Alla landskap inom väghållningsområdet är avtalsparter. Avtalet får dock innehålla en separat del för varje landskap inom samarbetsområdet. På detta sätt blir det möjligt att synliggöra fördelningen av finansieringen och åtgärderna inom väghållningsområdet. Det är ändå inte obligatoriskt att skriva in en landsskapspecifik del i avtalet.

15 m §. Förfarandet vid avtal om väghållning. Enligt den föreslagna paragrafens 1 mom. ska väghållningsområdet bereda ett utkast till plan för väghållning och trafik innan förhandlingarna om avtalet om väghållningen inleds med väghållaren. Planerna ska utgöra utgångspunkt för avtalsförhandlingarna och de utgör är centrala dokument vid beredningen av avtalet om väghållning.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska förhandlingarna föras årligen på hösten. I enlighet med vad som sägs i motiven till 15 m § innebär det i praktiken att planen eller planutkastet ska tas fram i maj–september. Avtalet ska vara mer exakt i fråga om det första året och mer allmänt hållet

för de följande åren. För det första året kan det vid behov utarbetas en mer exakt handlingsplan inom väghållningsområdet eller någon annan beskrivning av det första avtalsåret, som kan tas in i eller fogas till avtalet. Avtalet ska ses över årligen och vid behov när det sker förändringar i verksamhetsmiljön exempelvis till följd av översvämningar, stormar eller andra liknande situationer.

Enligt 3 mom. ska representanter för väghållaren från Trafikledsverket och representanter för väghållningsområdet delta i avtalsförhandlingarna i enlighet med avtalet mellan landskapen inom samarbetsområdet. Med andra ord kan representanter för det landskap som ansvarar för uppgifterna inom väghållningsområdet eller för alla landskap delta i förhandlingarna i enlighet med avtalet mellan landskapen. Bestämmelserna medger överenskommelse om saken inom väghållningsområdet och dessutom organisering på ett ändamålsenligt sätt med tanke på de tillgängliga resurserna och andra frågor. Det är inte nödvändigt att i landskapens samarbetsavtal avtala om vilka representanter som ska delta i förhandlingarna, utan det går också att avtala om saken på annat sätt inom väghållningsområdet. Avtalet undertecknas av väghållarens representant och representanterna för landskapen inom väghållningsområdet.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska också kommunikationsministeriet delta i förhandlingarna, om överenskommelse inte nås i förhandlingarna enligt paragrafen.

15 n §. Ersättande av avtal om väghållning med beslut av statsrådet. Om inget avtal om väghållning nås och inte heller samförstånd vid förhandlingarna med kommunikationsministeriet, ska statsrådet på föredragning av kommunikationsministeriet fatta ett beslut om de ärenden som ska avgöras genom ett avtal om väghållning. Detta är nödvändigt för att trygga kontinuitet samt användbarhet när det gäller de landsvägar som används för allmän trafik och nödvändiga mobilitetsbehov. Utan avtal kommer väghållningsområdet inte att ha tillgång till finansiering för väghållningen och då kan nödvändiga dagliga och andra väghållningsuppgifter förbli ogjorda.

Enligt 2 mom. ska statsrådet samtidigt bestämma om det förfarande genom vilket statsrådets beslut kan ersättas med ett avtal mellan väghållaren och de landskap som hör till väghållningsområdet. Målet är att ett avtal om väghållning ska ingås, och ett eventuellt statsrådsbeslut ska därför bara gälla tills det att parterna nått samförstånd om ett avtal.

Enligt 3 mom. ska sådana beslut av statsrådet beredas vid kommunikationsministeriet, och i samband med beredningen ska ministeriet höra de landskap som beslutet gäller, väghållaren och andra ministerier och myndigheter för vars verksamhetsområde väghållningen kan vara av väsentlig betydelse.

Beslut som statsrådets fattat med stöd av denna paragraf får överklagas i enlighet med 105 §. Bestämmelser om omedelbar verkställighet av beslut finns i 107 §.

2 kap. Planering av landsväg

15 f §. Uppgifter vid planering av landsväg. Paragrafens nummer ändras till 15 o §. Hänvisningarna i 1 mom. till 15 g och 15 h § ändras till hänvisningar till 15 p och 15 q §. I 2–4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. I 4 mom. ändras den regionala trafiksystemplaneringen till landskapets trafiksystemplan.

15 g §. Projektbedömning. Paragrafens nummer ändras till 15 p §. I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

15 h §. *Planeringsgrunder för utredningsplanering och vägplanering.* Paragrafens nummer ändras till 15 q §. I 2–4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

16 §. *Rätt till utredning.* I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

17 §. *Planering av väg och områdesplanering.* I 1 mom. görs en språklig ändring. Till 3 mom. fogas ett omnämnande av att vägens sträckning och förhållande till övrig områdesanvändning med beaktande av vägens karaktär vid behov kan klarläggas också i samarbete landskapet. Omnämmandet av landskapsförbundet stryks. I fortsättningen kommer utarbetandet av utredningsplaner och vägplaner att inom väghållningsområdet fördelas mellan det landskap som sköter väghållningsuppgifter och väghållaren. När landskapen ansvarar för planeringen blir hänvisningen till dem onödig. I de fall där det är väghållarna som svarar för planeringen krävs det dock även i fortsättningen samarbete med landskapet när förhållandet mellan vägens sträckning och annan markanvändning utreds.

19 §. *Utredningsplanens innehåll.* I 1 och 2 mom. föreslås språkliga ändringar. I 2 mom. ändras den regionala trafiksystemplaneringen till trafiksystemplanen på landskapsnivå. Dessutom ändras hänvisningarna till 15 g och 15 h § till hänvisningar till 15 p och 15 g §.

22 §. *Vägplanens innehåll.* I 4 mom. ändras den regionala trafiksystemplaneringen till trafiksystemplanen på landskapsnivå. Dessutom ändras hänvisningarna till 15 g och 15 h § till hänvisningar till 15 p och 15 g §. I 1, 3 och 4 mom. föreslås dessutom språkliga ändringar i den finska propositionen.

23 §. *Biområden och särskilda rättigheter som vägarbetet kräver.* I 1 mom. görs en språklig ändring i den finska språkdräkten. I 2 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar.

24 §. *Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utloppsdikey i vägplanen.* I paragrafens rubrik och i 1 och 2 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I 2 mom. ändras dessutom närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren.

25 §. *Vägplan i särskilda fall.* I paragrafen ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar.

27 §. *Växelverkan.* I 1 mom. är det fråga om tryggnade av fastighetsägares och sakägares möjligheter att påverka. I momentet stryks omnämmandet av kommuner som onödigt, eftersom skyldigheten att samarbete med kommunerna vid utarbetandet av planer grundar sig på 15 f § 3 mom. Däremot ska skyldigheten att begära utlåtande av kommunen och andra myndigheter även i fortsättningen grunda sig på 4 mom. i denna paragraf. I 1–4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. I 2 mom. ändras kommunens kungörelseskyldighet så att den blir en skyldighet för landskapet. Det ska inte längre föreskrivas särskilt om sättet för kungörandet utan på kungörelse enligt denna paragraf tillämpas den bestämmelse om kungörelse i 108 § enligt vilken förfarandet för landskapens tillkännagivanden i landskapslagen ska tillämpas. I momentet görs dessutom en språklig ändring. I 4 mom. stryks närings-, trafik- och miljöcentralens skyldighet att begära utlåtande av landskapsförbundet. Till momenten fogas ett omnämnande av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. Enligt den gällande lagen skulle sådana anmärkningar tillställas den kommunen som sett till att planen hålls framlagd, och kommunen har tillställt väghållningsmyndigheten sitt utlåtande om planen och om anmärkningar som gjorts mot den samt om inlämnande anmärkningsskrifter. Eftersom framläggandet i fortsättning ska kungöras i enlighet med förfarandet för landskapets tillkännagivanden föreslås att det till 4 mom. fogas en bestämmelse om att landskapen ska ge de kommuner vilkas

område omfattas av planen möjlighet att yttra sig också om anmärkningarna mot planen. Det är ändamålsenligt att bestämmelser om detta finns i samma moment i vilket det också i övrigt föreskrivs om skyldigheten att begära utlåtande av kommunerna.

27 a §. Förhandsöverläggning. I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. Till paragrafen fogas ett omnämmande av möjligheten för Trafikledsverket att begära förhandsöverläggning samt av informationsutbytet mellan Trafikledsverket och de övriga myndigheterna.

27 b §. Framställning om godkännande av en utredningsplan och en vägplan. I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. Till paragrafen fogas en skyldighet för landskapet att meddela väghållaren att planen har lämnats till Transport- och kommunikationsverket för godkännande. På motsvarande sätt som 16 § förutsätter att väghållaren ska underrättas om när utarbetandet av en plan samt utredningar som har samband med den inleds ska väghållaren också utan dröjsmål underrättas om att planen lämnats för godkännande. Även enligt 103 § sänder Transport- och kommunikationsverket besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner samt om förlängning av deras giltighetstid till landskapet och väghållaren.

I 2 och 3 mom. ändras dessutom 15 g och 15 h § till 15 o och 15 p §.

30 §. Ändring av och mindre avvikelser från planerna. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

31 §. Planernas giltighetstid. Paragrafens 1 och 3 mom. preciseras så att Transport- och kommunikationsverket på ansökan eller på eget initiativ kan förlänga tidsfristen för utredningsplanen eller vägplanen. Ansökan kan göras av till exempel landskapet, väghållningsområdet eller Trafikledsverket.

32 §. Uppföljning och utvärdering. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet och hänvisningen till 15 g § ändras till en hänvisning till 15 p §.

3 kap. Underhåll av en landsväg, tillfälliga trafikarrangemang samt anslutningar och övriga åtgärder som gäller landsvägen

34 §. Begränsat underhåll. I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren. Momentet preciseras så att väghållaren fattar beslut på förslag av landskapet. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

35 §. Tillfälligt trafikförbud eller tillfällig begränsning av trafiken. I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

36 §. Tillfällig farväg. I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. Hänvisningen i momentet till den gamla lagen om enskilda vägar ändras till en hänvisning till den nya lagen om enskilda vägar. I momentet ändras dessutom den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. Hänvisningen i 2 mom. till vägtrafiklagen (267/1981) ändras till en hänvisning till den nya vägtrafiklagen (729/2018) som träder i kraft den 1 juni 2020.

37 §. Anslutning till landsväg. I 1 och 2 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

38 §. *Anläggande, underhåll eller ändring av anslutning eller övergångsställe.* I 1, 2 och 4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. Paragrafens 1 mom. preciseras så att även landskapet enligt avtal kan svara för underhållet.

I 1 och 2 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar.

39 §. *Avskärande av en enskild väg, en gata eller en snöskoterled.* I paragrafen och paragrafens rubrik ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar.

40 §. *Avlägsnande av anslutning.* I 2 och 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. I 2 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I momentet görs dessutom en språklig ändring.

42 §. *Arbete på vägområde samt placering av konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde.* I 1–4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. I 5 mom. i den finska propositionen görs också en språklig ändring.

Behovet av tillstånd för placering på vägområde i enlighet med 42 § i lagen om trafiksystem och landsvägar grundar sig på att man vid placeringen av anordningar, anläggningar och byggnader på vägområde i samband med tillståndsprövningen ska bedöma vilka konsekvenser placeringen har för trafiksäkerheten samt vilka olägenheter placeringen eventuellt medför för väghållningen.

I 5 mom. anges undantag från tillståndsförfarandet. Som en ny 4 punkt föreslås ett undantag enligt vilket tillstånd inte behövs för placering av trafikordningar på vägområdet på en landsväg, när det är fråga om ordnande av trafikstyrning som ankommer på Trafikledsverket genom serviceavtal. Genom denna ändring möjliggörs ordnandet av den trafikstyrning som ankommer på Trafikledsverket genom ett serviceavtal som ingås med trafikstyrningsbolaget. Avsikten är att denna ändring ska träda i kraft så snart som möjligt.

Om trafikstyrningsbolaget behöver placera något annat än de trafikstyrningsanordningar och anläggningar som anges i serviceavtalet på vägområdet, ska tillstånd för placering av sådana anordningar och anläggningar sökas i enlighet med 42 § 1 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar.

42 a §. *Placering av vissa kablar på vägområde.* I det inledande stycket i 1 mom. och i 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. I 1 mom. 1 och 3 punkten görs också en språklig ändring.

42 b §. *Skyldighet att flytta, skydda och avlägsna konstruktioner, anläggningar och anordningar.* Paragrafens rubrik ändras så i den finska propositionen att den motsvarar svenska rubriken. I 1–3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. Dessutom preciseras i 3 mom. att fem år räknas från ärendets handläggning.

43 §. *Korsning mellan särskild vinterväg och farled.* I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

4 kap. Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför landsvägsområdet

44 §. *Skyddsområde för landsväg.* I 1 mom. görs språkliga ändringar i den finska propositionen. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

45 §. Frisiktsområde för landsväg. I 1 mom. görs en språklig ändring i den finska propositionen. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

48 §. Undantag från begränsningar. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

49 §. Förfarandet vid avlägsnande av växtlighet och naturhinder. I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. Dessutom föreslås en språklig ändring.

51 §. Snöskärm och uppläggning av snö. I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

52 §. Reklam och annonsering invid vägar. I den första meningen i 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. I momentet föreskrivs att verket ska begära utlåtande också av landskapet. I 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket, förutom i momentets sista mening där närings-, trafik- och miljöcentralen ändras till väghållaren. Till momentet fogas ett omnämnande av de föreskrifter som har meddelats med stöd av 52 b §. I 4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

52 b §. Bemyndigande att meddela föreskrifter. I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. Paragrafen preciseras så att Transport- och kommunikationsverket ska ha rätt att meddela föreskrifter.

5 kap. Förvärv av områden samt ersättningar

54 §. Inledande av landsvägsförrättning. I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket, som är väghållare. Dessutom föreslås att även landskapet ska få ansöka om en landsvägsförrättning under förutsättning att väghållaren har gett sitt samtycke till detta. Väghållaren kan ge sitt samtycke exempelvis i avtalet om väghållning, om detta anses vara ändamålsenligt.

56 §. Besittningstagande. I 1 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I 1 och 3 mom. ändras dessutom väghållaren och närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. I 3 mom. görs en språklig ändring. I 4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

56 a §. Överlåtelse av en enskild väg. I paragrafen och paragrafens rubrik ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. Dessutom ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

57 §. Fastställande av föremålet för inlösen samt uppkomst av äganderätt till vägområdet. I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

62 §. Behandling av inlösen vid två förrättningar. I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. I 2 mom. görs en språklig ändring.

69 §. Reglering av enskilda vägar. I paragrafen ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I 2 mom. ändras dessutom hänvisningsbestämmelserna så att de överensstämmer med den gällande lagen. I momentet ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren.

73 §. Ersättning för utredningsarbete och för vissa andra åtgärder. I 2 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar.

74 §. *Övriga ersättningar och landsvägsförrättning som gäller ersättningar.* I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

75 §. *Landsvägsförrättning i särskilda fall.* I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. I 1 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I 3 mom. ändras väghållaren till Trafikledsverket.

79 §. *Utbetalning av ersättning samt ränta.* I 1 mom. görs en språklig ändring. I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. Paragrafens 4 mom. upphävs som onödigt som en följd av landskapsreformen.

80 §. *Deponering av ersättning som är stridig.* I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

81 §. *Tvångsverkställighet i särskilda fall.* I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

83 §. *Ringa ersättningar.* I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

84 §. *Ersättningsfria överlåtelse.* I 2 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar.

85 §. *Kostnaderna för landsvägsförrättning.* I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

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

88 §. *Upphörande av landsväg.* I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren och landskapet. I momentet görs dessutom en språklig ändring. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren.

90 §. *Konstruktioner och anordningar på ett tidigare vägområde.* I 1 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I 2 mom. görs en språklig ändring. I 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

91 §. *Överföring av ett tidigare vägområde.* I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren.

93 §. *Ett tidigare vägområde som enskild väg.* I paragrafens rubrik och i 1 och 2 mom. ändras den finska språkdräkten så att den motsvarar begreppen i den nya lagen om enskilda vägar. I 2 mom. ändras hänvisningen till den gamla lagen om enskilda vägar till en hänvisning till den nya lagen om enskilda vägar. I 2 och 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till väghållaren.

95 §. *Indragning av biområde.* I 1 och 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

95 a §. *Indragning och överlåtelse av en del av ett vägområde.* I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen och väghållaren till Trafikledsverket. Till 2 mom. fogas ett omnämnande av landskapets eller Trafikledsverkets initiativ.

7 kap. Särskilda bestämmelser

99 b §. Överföring av biträdande uppgifter. Paragrafen togs in i den föregående lagändringen som trädde i kraft den 1 augusti 2018. Trafikverket fick ett bemyndigande att genom avtal överföra biträdande uppgifter som anknyter till dess tillståndsuppgifter inom väghållningen till en privat eller offentlig tjänsteleverantör.

I denna proposition ändras i 1 mom. närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. Till momentet fogas en möjlighet för Trafikledsverket att genom avtal överföra biträdande fält- och rådgivningsuppgifter som anknyter till dess tillståndsuppgifter inom väghållningen till landskapet. Dessutom kan verket genom avtal överföra uppgifter som avses i 6 § 2 mom. i lagen om Trafikledsverket (862/2009) till landskapet. Dessutom ändras språkdräkten i den finska propositionen.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Enligt motiveringen till grundlagen ska begreppet offentliga förvaltningsuppgifter i samband med grundlagens 124 § förstås i en relativt vidsträckt bemärkelse, så att det omfattar uppgifter som till exempel hänför sig till verkställigheten av lagar samt beslutsfattande om enskilda personers och sammanslutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner (RP1/1998 rd, s. 61 och 179).

Myndighetsuppgifterna när det gäller väghållning har systematiskt centraliserats och kännetecknandet om de regionala förhållandena har i praktiken så långt som möjligt säkerställts genom att operativa fältarbeten av teknisk natur har upphandlats. Sådana fältinspektioner kan betraktas som sådan biträdande verksamhet av teknisk natur som inte innebär utövning av offentlig makt. Enligt en mycket extensiv tolkning av begreppet offentlig förvaltningsuppgift kan det omfatta sådana inspektioner och utredningar i fältområde som myndigheten använder som beslutsunderlag. Som åtgärder i samband med beredning av förvaltningsbeslut kan de således i vissa avseenden betraktas som skötsel av offentliga förvaltningsuppgifter. I samband med sådana fälttjänster produceras information och tekniskt material som myndigheten självständigt ska tolka i samband med sitt beslutsfattande. Med tanke på organiseringen av väghållningen och ett effektivt resursutnyttjande är det ändamålsenligt att skötseln av biträdande uppgifter i terräng kan överföras.

Tillståndsuppgifterna kan utöver biträdande uppgifter i fältområde förutsätta rådgivning som inte nödvändigtvis behöver tillhandahållas av den myndighet som fattar tillståndsbesluten. Med tanke på ett effektivt utnyttjande av resurserna kan det vara ändamålsenligt att genom avtal överföra också denna biträdande rådgivningsuppgift i anslutning till tillståndsförfarandet på någon annan tjänsteleverantör. Rådgivningen ingår i myndighetens förpliktelser, men den innebär inte utövande av offentlig makt. Det finns således inget hinder för att överföra sådana uppgifter till en annan tjänsteleverantör.

Paragrafen uppfyller kravet i 124 § i grundlagen (731/1999), dvs. att offentliga förvaltningsuppgifter kan anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Grundlagsutskottet har ansett att uppgiften att bistå en myndighet genom avtal kan överföras på andra än myndigheter (GrUU 11/2006 rd, s. 2). Med offentlig tjänsteleverantör avses till exempel ett landskap, ett ämbetsverk eller en inrättning. Grundlagsutskottet har konstaterat att det inte är oproblematiskt att genom avtal föra över en förvaltningsuppgift som anförtrots en myndighet till en annan myndighet. Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att få sin sak behandlad av en

domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag, enligt 2 § 3 mom. i grundlagen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag och lag noggrant iakttas i all offentlig verksamhet. När det främst är fråga om service som kan jämföras en offentlig förvaltningsuppgift har det dock inte funnits något hinder för en överföring. (GrUU 11/2004 rd, s. 2)

Enligt 2 mom. ska tjänsteleverantören ha tillräckliga tekniska förutsättningar samt tillräckliga kunskaper för skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom.

99 c §. *Uppgifter som överförs till Trafikledsverket i samband med landskapsreformen.* I paragrafen förtecknas i detalj de uppgifter som när landskapsreformen träder i kraft överförs från närings-, trafik- och miljöcentralerna och från närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter till Trafikledsverket. Genom bestämmelsen har man velat göra överföringen av uppgifter tydligare och ändringen genomskinlig. De uppgifter som överförs är operativa uppgifter som i synnerhet närings-, trafik- och miljöcentralerna har skött för Trafikverkets del.

100 §. *Förberedelser för störningar och undantagsförhållanden.* Den gällande paragrafen innehåller redan nu bestämmelser om beredskapsskyldigheten. I 1 mom. ändras väghållaren till Trafikledsverket och närings-, trafik- och miljöcentralerna till landskapen inom väghållningsområdet. Sådana former av förberedelser som krävs är beredskapsplanering och förberedelser för verksamhet vid störningar i normala förhållanden och under undantagsförhållanden. I det sammanhanget ska beaktas en landsvägs trafikmässiga betydelse och väglaget samt förväntade förändringar och övriga förhållanden. En bestämmelse om förberedelser inom ramen för samarbetet mellan väghållaren och landskapen inom väghållningsområdet behövs på grund av de förändringar som berör aktörerna inom väghållningen, i synnerhet för säkerställande av enhetliga förberedelser i hela landet.

I 2 mom. föreskrivs det om bemyndigandet att utfärda förordning, samtidigt som Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att utfärda förordning stryks. Enligt momentet får det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om den beredskapsplanering som krävs av Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och landskapen för att säkerställa att förberedelserna är enhetliga i hela landet och att de tillgodoser de behov som gäller undantagsförhållanden och störningar i de normala förhållandena på landsvägar. Bemyndigandet att utfärda förordning behövs i syfte att precisera beredskapsskyldigheten enligt 1 mom.

100 b §. *Egenkontroll av väghållningen.* I 1 och 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet.

101 §. *Administrativa tvångsmedel.* I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Transport- och kommunikationsverket. I momentet görs också en språklig ändring. I 2 och 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och landskapet.

101 a §. *Rätt att få information.* I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet och väghållaren till Trafikledsverket.

Till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. med bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att av landskapen och Trafikledsverket få information som behövs vid skötseln av de uppgifter som avses i 101 §.

I paragrafen föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets, Trafikledsverkets och landskapets rätt att få information som är nödvändig för skötseln av uppgifter i fråga om väg-

hållning, egenkontroll och tillstånd enligt denna lag. Dessa har rätt att lämna sekretessbelagd information till en aktör som för deras räkning sköter uppgifter som fastställts genom avtal, om informationen är nödvändig. Trafikledsverket och landskapet ska dock i samarbete med Försvarmakten se till att uppgifter som ska hållas hemliga enligt 24 § 1 mom. 10 punkten i offentlighetslagen tryggas på en tillräcklig nivå i alla förhållanden och tillsammans med alla samarbetsparter. Om den information som överlämnas till aktören är information om beredskap för störningar eller undantagsförhållanden enligt 100 § i lagen om trafiksystem och landsvägar eller annan information om försvarsberedskapen ska den myndighet vars verksamhet information gäller i god tid underrättas om att informationen lämnas ut till aktören. Beslutet om att överlåta informationen till aktören ska då grunda sig på prövning som görs i samarbete mellan Trafikledsverket eller landskapet och den myndighet vars verksamhet informationen gäller. Trafikledsverket eller landskapet ska på förhand försäkra sig om att den information som lämnas ut kommer att hemlighållas och skyddas på behörigt sätt på det sätt som förutsätts i 26 § 3 mom. i offentlighetslagen. Vid behov ska ärendet om utlämnade av information överförs till Försvarmakten för avgörande på det sätt som avses i 15 § 1 mom. i offentlighetslagen.

102 §. *Indrivning av kostnader.* I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket och landskapet. Till paragrafen fogas en rätt för Transport- och kommunikationsverket att driva in kostnader.

103 §. *Delgivning och delfående av beslut.* I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet och vägghållaren till Trafikledsverket. Dessutom ändras hänvisningen till kommunallagen (410/2015) till en hänvisning till landskapslagen.

104 §. *Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna.* Paragrafens 1 mom. blir 2 mom. och 1 mom. blir 2 mom. I 1 mom. stryks landskapsförbundet och tillfogas ett omnämnande av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. I 2 mom. i paragrafen ändras vägghållaren till Trafikledsverket.

105 §. *Ändringssökande.* Till paragrafen fogas ett nytt 5 mom. med bestämmelser om sökande av ändring i landskapens beslut. Paragrafens 5–8 mom. blir 6–9 mom. I 6 och 7 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket. Till 7 mom. fogas ett omnämnande av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, och i momentet stryks landskapsförbundet.

107 §. *Omedelbar verkställighet av beslut.* I 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

108 §. *Kungörelse.* I paragrafen ändras det kommunala förfarandet för kungörelse så att det motsvarar offentliggörandet av landskapets tillkännagivanden, om vilket det föreskrivs närmare i 95 § i landskapslagen.

108 a §. *Landsvägsregister.* I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Trafikledsverket.

1.5 Lagen om transportservice

172 §. *Allmän trafikplikt inom luftfarten.* I artikel 16 i EU:s flygtrafikförordning 1008/2008 föreskrivs om allmän trafikplikt inom luftfarten. En nationell bestämmelse som kompletterar förordningen har hittills ingått i luftfartslagens 65 §. Eftersom det är fråga om en bestämmelse om tillträde till marknaden föreslås det i detta sammanhang att bestämmelsen överförs från luftfartslagen till lagen om transportservice. I enlighet med riktlinjerna för landskapsreformen

föreslås det att besluten om allmän trafikplikt överförs från Transport- och kommunikationsverket till landskapet. Landskapen ska också ordna offerttävlingar för rutter som omfattas av allmän trafikplikt och för vilka ett flygbolag utifrån en offerttävling ska väljas att bedriva trafik med ensamrätt. Landskapet ska dock höra och begära utlåtande av Transport- och kommunikationsverket innan allmän trafikplikt införs.

Köp av flygtrafik finansieras med anslag under Transport- och kommunikationsverkets moment. Verket ska ingå ett avtal om fördelningen av anslaget med det landskap som infört allmän trafikplikt. På avtalsarrangemang som gäller tiden före landskapslagens ikraftträdande tillämpas övergångsbestämmelser som innebär att befintliga avtal övergår på landskapens ansvar om de inte säger upp avtalen.

173 §. *Statsfinansieringens användningsändamål.* Till 1 mom. 3 punkten fogas ett omnämnande av landskap, kommuner, samkommuner och allmännyttiga samfund. Syftet med tillägget är att förtydliga paragrafens tillämpningsområde. I punkten görs också en språklig ändring i den finska propositionen.

174 §. *Kvotering och användning av anslag.* Paragrafens rubrik ändras till att motsvara paragrafens innehåll. Paragrafens 2 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket beslutar om fördelningen av anslaget på andra ändamål än sådana som nämns i 173 § 1 mom. Anslaget delas inte längre ut till närings-, trafik- och miljöcentralerna eftersom deras behörighet upphör den 31 december 2020. I 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralerna till landskapen. Landskapen får en möjlighet att själva använda anslaget, vilket motsvarar det som föreskrivs i 6 § 2 mom. 1 punkten i landskapslagen.

181 §. *Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.* Det föreslås att 1 mom. ändras så att uttrycket behöriga närings-, trafik- och miljöcentraler ersätts med ordet landskap. Genom den ändringen genomförs 2 kap. 6 § 2 mom. 1 punkten i landskapslagen, där det föreskrivs att landskapet kan sköta planering och ordnande av offentlig trafik. Det är fråga om en frivillig uppgift, inte en lagstadgad. I momentet föreskrivs vidare att landskapen kan bedriva samarbete över landskapsgränserna när de ordnar offentlig persontrafik.

I 2 mom. och i det inledande stycket till 3 mom. i den finska propositionen görs också språkliga ändringar.

I 3 mom. 7 punkten stryks kommunerna Hämeenkoski och Nastola, eftersom dessa kommuner på grund av kommunsammanslagningar inte längre finns.

I paragrafens 7 mom. stryks ordet kommunal. Därmed utvidgas behörigheten till att utöver en kommunal behörig myndighet gälla behöriga landskap.

182 §. *Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen.* Till paragrafens 1 mom. fogas ett omnämnande om att landskapen är behöriga myndigheter i fråga om järnvägstrafik. Detta tillägg motsvarar den ändrade ordalydelsen i landskapslagens 6 § 2 mom. Avsikten är att landskapen ska vara behöriga också i fråga om järnvägstrafiken medan kommunikationsministeriet fortfarande ska svara för fjärrtrafiken. Dessutom fogas till momentet att kommunikationsministeriet kan med stöd av ett avtal bemyndiga landskapen att upphandla sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som kompletterar upphandlingar av persontrafiktjänster på järnvägarna som gjorts av ministeriet. Det föreslås också en sådan ändring i paragrafens 1 mom. att också landskapet ska kunna vara behörig myndighet i fråga om annan spårtrafik än järnvägstrafik (spårvagnar och metro). För närvarande finns spårbunden stadstrafik (metro och spårvagn) ännu endast i huvudstadsregionen.

Vissa landskap har uttryckt en vilja om att skaffa och ordna persontrafiktjänster på järnväg utöver det som kommunikationsministeriet i egenskap av den behöriga myndigheten som svarar för ordnandet av persontrafiktjänster på järnväg på riksnivå (dvs. persontrafik på järnväg utanför HRT:s behörighetsområde) avtalar med järnvägsbolagen om ordnandet av persontrafiktjänster på järnväg.

Enligt de riktlinjer som drogs upp av regeringens finanspolitiska ministerutskott i april 2017 är det meningen att öppna persontrafiken på järnvägarna för konkurrens i Finland så att det om ordnandet av persontrafiktjänster på järnväg som hör till kommunikationsministeriets behörighet i fortsättningen ingås fem regionala eller på servicehelheter baserade koncessionsavtal, och varje avtalshelhet konkurrensutsätts separat. De flesta avtalshelheterna ska inbegripa lönsam trafik på marknadsvillkor, understödd avtalstrafik samt mindre lönsam trafik som omfattas av allmän trafikplikt.

Om landskapet önskar skaffa trafik som kompletterar det utbud på persontrafik på järnvägarna som kommunikationsministeriet avtalat om med järnvägsbolagen inom ramen för koncessionsavtal ska landskapet komma överens om saken med kommunikationsministeriet. Ministeriet kan genom avtal bemyndiga landskapet att skaffa sådana persontrafiktjänster på järnväg inom landskapets område eller mellan två landskap som kompletterar de persontrafiktjänster på järnväg som ministeriet ordnar på riksnivå. Det är meningen att landskapen om de så önskar inom sitt område ska kunna upphandla till exempel långsammare tågturer som stannar vid fler stationer och som betjänar till exempel landskapets interna pendlingstrafik. Utöver ett avtal mellan ministeriet och landskapet kan samordningen av den regionala och rikstäckande järnvägstrafiken ske i samband med utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplan och den trafiksystemplan på landskapsnivå som anges i lagen om trafiksystem och landsvägar.

Till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. enligt vilket en trafiktjänst som ordnas av den behöriga myndigheten eller upphandlas av landskapet enligt det avtalsarrangemang som avses i 1 mom. i obetydlig omfattning får sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde. Den tågtrafik som landskapet ordnar i enlighet med det avtalsarrangemang som avses i 1 mom. kan i någon mån sträcka sig utanför det egentliga behörighetsområdet, åtminstone till en järnvägsknutpunkt i det angränsande landskapet. Detta innebär att till exempel den tågtrafik som Birkaland eller Södra Österbotten ordnar kan sträcka sig Haapamäki station i Mellersta Finland även om Mellersta Finland inte deltar i samarbetet. Likaså kan trafiken i Päijänne-Tavastland sträcka sig till Riihimäki i Egentliga Tavastland och Kouvola i Kymmenedalen.

1.6 Miljöskyddslagen för sjöfarten

9 kap. Mottagning av avfall i hamn.

4 §. *Godkännande av avfallshanteringsplanen.* I 1 och 4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

5 §. *Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan.* I 1 och 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. I 2 mom. föreslås dessutom en språklig ändring i den finska propositionen.

7 §. *Rapportering.* Det föreslås att närings-, trafik- och miljöcentralen ändras till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

12 kap. Tillsyn och administrativt tvång

1 §. *Tillsynsmyndigheter.* I 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

4 §. *Närings-, trafik- och miljöcentralernas tillsynsuppgifter.* I rubriken och i 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralerna till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

9 §. *Handräckning.* I 1 mom. ändras regionförvaltningsverket till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och stavningen av Försvarsmakten ändras så att namnet har stor begynnelsebokstav.

15 §. *Administrativt tvång.* I det inledande stycket i 1 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

16 §. *Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.* Det föreslås att närings-, trafik- och miljöcentralen ändras till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

18 §. *Närmare bestämmelser.* Det föreslås att närings-, trafik- och miljöcentralen ändras till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

1.7 Sjölagen

12 kap. Begränsningsfond och begränsningsmål

3 §. *Ansökan om upprättande av fond och därtill ansluten utredning.* I 1 mom. ändras länsstyrelsen på domstolsorten till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och till momentet fogas ett omnämnande av att när det gäller landskapet Åland ska penningbelopp deponeras eller säkerhet ställas hos Statens ämbetsverk på Åland.

1.8 Banlagen

8 §. *Allmänt om planering av järnväg.* I 2 mom. ändras landskapsförbunden och närings-, trafik- och miljöcentralerna till landskapen. Dessutom ändras den regionala trafiksystemplaneringen till trafiksystemplanen på landskapsnivå.

9 §. *Rätt till utredning.* Det föreslås att landskap nämns i 2 mom. I momentet görs också en språklig ändring i den finska propositionen.

10 §. *Planering av järnvägsområde och områdesplanering.* I 1 mom. görs en språklig ändring. I 3 mom. ändras landskapsförbundet och närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. I 4 mom. stryks hänvisningen till närings-, trafik- och miljöcentralen. Till landskapen överförs inte närings-, trafik- och miljöcentralernas tidigare uppgifter att styra och övervaka kommunernas områdesanvändning. I lagen behöver därför inte föreskrivas att landskapets förordande krävs utöver kommunens i sådana fall som avses i momentet.

12 §. *Utredningsplanens innehåll.* I 2 mom. ändras den regionala trafiksystemplaneringen till trafiksystemplanen på landskapsnivå. Den sista meningen i paragrafen flyttas och blir ett nytt 3 mom.

15 §. *Järnvägsplanens innehåll.* I 2 mom. görs en språklig ändring i den finska propositionen. I 4 mom. ändras den regionala trafiksystemplaneringen till trafiksystemplanen på landskapsnivå. Dessutom avskiljs den projektbedömning som ingår i järnvägsplanen till ett nytt 5 mom.

22 §. Växelverkan. I 1 mom. är det fråga om tryggande av fastighetsägares och sakägares möjligheter att påverka. I momentet stryks omnämmandet av kommuner som onödigt, eftersom skyldigheten att samarbeta med kommunerna vid utarbetandet av planer grundar sig på 8 § 2 mom. Däremot ska skyldigheten att begära utlåtande av kommunen och andra myndigheter även i fortsättningen grunda sig på 4 mom. i denna paragraf. I 1–4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. I 2 mom. ändras kommunens kungörelseskyldighet så att den blir en skyldighet för landskapet. Det ska inte längre föreskrivas särskilt om sättet för kungörandet utan på kungörelse enligt denna paragraf tillämpas den bestämmelse om kungörelse i 95 § enligt vilken förfarandet för landskapens tillkännagivanden i landskapslagen ska tillämpas. I momentet görs dessutom en språklig ändring. I 4 mom. stryks närings-, trafik- och miljöcentralens skyldighet att begära utlåtande av landskapsförbundet. Till momenten fogas ett omnämmande av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. Enligt den gällande lagen skulle sådana anmärkningar tillställas den kommunen som sett till att planen hålls framlagd, och kommunen har tillställt vägghållningsmyndigheten sitt utlåtande om planen och om anmärkningar som gjorts mot den samt om inlämnade anmärkningsskrifter. Eftersom framläggandet i fortsättning ska kungöras i enlighet med förfarandet för landskapets tillkännagivanden föreslås att det till 4 mom. fogas en bestämmelse om att bannätsförvaltaren ska ge de kommuner vilkas område omfattas av planen möjlighet att yttra sig också om anmärkningarna mot planen. Det är ändamålsenligt att bestämmelser om detta finns i samma moment i vilket det också i övrigt föreskrivs om skyldigheten att begära utlåtande av kommunerna.

25 a §. Järnvägsplaner som berör plankorsningar. Paragrafen upphävs som onödig eftersom närings-, trafik- och miljöcentralernas behörighet upphör den 31 december 2020.

43 a §. Rätt att föra talan vid en järnvägsförrättning. Paragrafen upphävs som onödig eftersom närings-, trafik- och miljöcentralernas behörighet upphör den 31 december 2020.

69 §. Utbetalning av ersättning samt ränta. I 1 mom. görs en språklig ändring i den finska propositionen. Paragrafens 4 mom. ändras så att bannätsförvaltaren åläggs en skyldighet att till överlåtaren av ett område betala ersättningar för ägoreglering. Omnämmandet av närings-, trafik- och miljöcentralerna, arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter och ersättningar som gäller en privat spåranläggning stryks. I momentet görs också en språklig ändring.

79 §. Nedläggning av järnväg i andra sammanhang. I 3 mom. ändras landskapsförbundet till landskap. I 1 mom. 3 punkten och i 3 mom. görs dessutom språkliga ändringar i den finska propositionen.

89 a §. Vissa skadeståndsärenden. Paragrafen upphävs som onödig eftersom närings-, trafik- och miljöcentralernas behörighet upphör den 31 december 2020.

91 §. Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet till landskapet. Dessutom görs i momentet språkliga ändringar i den finska propositionen.

92 §. Ändringssökande. I 3 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet till landskapet och till Statens tillsyns- och tillståndsmyndighet.

95 §. Kungörelse. I paragrafen ändras det kommunala förfarandet för kungörelse så att det motsvarar offentliggörandet av landskapets tillkännagivanden, om vilket det föreskrivs i 95 § i landskapslagen. I paragrafen görs också en språklig ändring.

1.9 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygs- trafikerna genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget

3 §. Till paragrafens 1 mom. fogas ett omnämnande av att landskapet Södra Karelen ska vara medlem i kommissionen och ansvara för räddningsväsendet och den prehospitala akutsjukvården när landskapslagen träder i kraft den 1 januari 2021.

1.10 Lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation

234 §. Förutsättningar för placering. Det föreslås att hänvisningen till landsvägslagen i paragrafens 3 mom. ändras till motsvarande hänvisning till den nya lagrubriken, dvs. lagen om trafiksystem och landsvägar.

318 §. Utlämnande av information från myndigheter. I 2 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. Rätten att få information gäller närings-, trafik- och miljöcentralerna till dess lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna upphävs den 31 december 2020. Dessutom ändras Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet

1.11 Vägtrafiklagen

184 §. Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler. I 1 mom. 3 punkten ändras försvarsmakten till Försvarsmakten. I 5 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till Transport- och kommunikationsverket. Till momentet fogas en bestämmelse om landskapets befogenhet att bestämma om i vilken ordning övriga fordon får komma ombord på ett förbindelsefartyg eller ett annat offentligt finansierat servicefartyg i skärgårdstrafiken. Ordandet av trafik- och transportservice i skärgården är en frivillig uppgift för landskapen och den finansieras med särskild finansiering. Dessutom preciseras att man med färja avser landsvägsfärja.

1.12 Lagen om transport av farliga ämnen

12 §. Transport och tillfällig förvaring i transportkedjan. I 4 mom. ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet. I paragrafens 1, 2 och 4 mom. föreslås dessutom språkliga ändringar i den finska propositionen.

1.13 Lagen om Trafikledsverket

2 §. Verkets uppgifter. Enligt förslaget ändras 1 mom. 6 punkten så att Trafikledsverket i egenskap av förvaltare av trafiklederna ska svara för den styrning, det samarbete och de avtalsarrangemang som gäller väghållningen tillsammans med landskapen och deras samarbetsområden samt genom att styra upphandlingen av tjänster i landskapen. På detta sätt säkerställs en tillräckligt enhetlig servicenivå inom väghållningen samt att väghållningsmarknaden utvecklas och tjänsteleverantörerna behandlas rättvist i landet. Närmare bestämmelser om styrningen, samarbetet och avtalsarrangemangen ska finnas i lagen om trafiksystem och landsvägar. Till 7 punkten fogas ett omnämnande av avtalsarrangemangen med landskapen.

I 2 mom. ändras landskapsförbunden till landskapen. Verket deltar i den regionala trafiksystemplaneringen, vilket omfattar deltagandet även i uppgörandet av landskapens trafiksystemplaner.

6 §. Överföring av vissa uppgifter. Till paragrafen fogas nya 2 och 3 mom. Enligt 2 mom. får Trafikledsverket med landskapet avtala om överföring av uppgifter som rör tillstånd inom väghållningen till landskapet eller väghållningsområdet. För närvarande sköts dessa uppgifter vid närings-, trafik- och miljöcentralerna, i synnerhet närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland. Närmare bestämmelser om uppgifter som rör tillstånd finns i lagen om trafiksystem och landsvägar. De uppgifter som räknas upp i momentet är av teknisk och regional karaktär, och de är inte förenade med betydande utövning av offentlig makt. Vid bedömningen av om en överföring av uppgifter är ändamålsenlig ska Trafikledsverket beakta vilka effekter överföringen av uppgifter har på kostnaderna och handläggningen. Det är motiverat att Trafikledsverket vid behov kan anförtro landskapet denna uppgift. I 3 mom. föreslås att Trafikledsverket med stöd av ett avtal får anförtro landskapet eller kommunen offentliga uppgifter eller överta offentliga uppgifter av landskapet och kommunen på det sätt som föreskrivs i lagen om flyttning av fordon (828/2008). Avsikten är att Trafikledsverket kan avtala med landskapet eller kommunen om skötseln av dessa uppgifter, antingen så att landskapet eller kommunen sköter en offentlig uppgift som ankommer på Trafikledsverket, exempelvis flyttning av ett fordon och beslutsfattandet i samband med den, eller tvärtom.

Det gällande 2 mom. blir 4 mom.

Med de uppgifter som beskrivs i paragrafen avses till exempel dokumentserviceuppgifter, rådgivningsuppgifter och förvaltningserviceuppgifter, biträdande terränguppgifter i anslutning till tillstånds- och andra uppgifter som ankommer på väghållaren eller barnnätsförvaltaren samt uppgifter i anslutning till markförvärv och inlösen. Det handlar om rutinemässiga, biträdande stöduppgifter. Tjänsteleverantörer ska inte kunna sköta uppgifter som åläggs i myndigheter i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), till exempel fatta i 14 § i den lagen avsedda beslut om att en handling lämnas ut. Sådana uppgifter ska skötas av verket. Överföringen av uppgifter kan genomföras genom antingen avtal eller förvaltningsbeslut samt kombineras med andra tjänster som Trafikledsverket upphandlar.

Trafikledningsuppgifter och byggande av landsvägar och järnvägar har inte betraktats som offentliga förvaltningsuppgifter och inte som faktiska förvaltningsuppgifter. I motiveringen till regeringens proposition till riksdagen med förslag till förvaltningslag och till lag om ändring av förvaltningsprocesslagen (RP 72/2002 rd, s. 50) konstateras att ”faktiska förvaltningsåtgärder, t.ex. undersöknings- och planeringsåtgärder, som inte syftar till att ett beslut skall tas och inte är beredning av ett beslut är inte förvaltningsärenden. Faktiska förvaltningsåtgärder kan dock föregås av ett förvaltningsbeslut om att sådana åtgärder skall vidtas. Således är t.ex. ett beslut om intagning för vård mot patientens vilja ett sådant förvaltningsärende som avses i förvaltningslagen.”

Paragrafen uppfyller kravet i 124 § i grundlagen (731/1999), dvs. att offentliga förvaltningsuppgifter kan anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Grundlagsutskottet har ansett att uppgiften att bistå en myndighet genom avtal kan överföras på andra än myndigheter (GrUU 11/2006 rd, s. 2). Med offentlig tjänsteleverantör avses t.ex. ett ämbetsverk eller en inrättning. Grundlagsutskottet har konstaterat att det inte är oproblemiskt att genom avtal överföra en myndighets förvaltningsuppgifter till en annan myndighet. Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag, enligt 2 § 3 mom. i grundlagen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag och lag noggrant iaktas i all offentlig verksamhet. Då det är fråga om en tjänst som närmast kan jämföras med en offentlig förvaltningsuppgift har det inte funnits något hinder för överföring. (GrUU 11/2004 rd, s. 2)

1.14 Lagen om enskilda vägar

6 §. *Vägrätt till förmån för annat än en fastighet.* I 2 mom. föreskrivs om grundande av tilläggsvägrätt för staten, landskapet eller kommunen i en situation där de inte äger eller besitter en fastighet på det område som den enskilda vägen betjänar. I den gällande lagen gäller denna möjlighet endast staten och kommunerna och nu får även landskapen möjlighet till tilläggsvägrätt.

13 §. *Upphörande av enskild väg och ändring till gata.* I 2 mom. ändras den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet eftersom bedömningen av gatuhållningsskyldigheten överförs till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet i samband med landskapsreformen.

21 §. *Anläggning av väg på eller i närheten av ett område som ingår i nätverket Natura 2000.* I paragrafen ändras den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet eftersom den samarbetsmyndighet som ansvarar för naturvården som en följd av landskapsreformen i fortsättningen är Statens tillstånds- och tillsynsverk i stället för närings-, trafik- och miljöcentralen.

23 §. *Hot om tvångsutförande.* I paragrafen ändras den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, som inrättas i samband med landskapsreformen. På samma sätt som enligt den gällande lagen kan Statens tillstånds- och tillsynsmyndigheten på ansökan av en vägdelägare, ett väglag eller ägaren till en fastighet som vägrätten gäller förena ett sådant lagakraftvunnet beslut från förrättning av enskild väg eller en sådan lagakraftvunnen dom som har meddelats med stöd av denna lag och som gäller en åtgärd för väghållning med hot om tvångsutförande, om den som är skyldig att utföra åtgärden inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som förelagts vid förrättningen av enskild väg. Det kan vara fråga om en åtgärd för byggande av en väg eller en annan åtgärd för väghållning.

I 2 mom. föreskrivs om beslut om verkställande av hotet om tvångsutförande. På samma sätt som enligt den gällande lagen ska Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet inte verkställa ett hot om tvångsutförande på eget initiativ utan den sökande ska underrätta myndigheten om situationen. Hotet om tvångsutförande verkställs genom att sökanden eller någon annan fysisk person berättigas att utföra eller låta utföra de åtgärder som anges i det beslut som fattas vid en förrättning av enskild väg på bekostnad av den som är skyldig att utföra dem.

29 §. *Förbud och begränsning av användning av väg samt avstängning av väg.* I paragrafen föreskrivs om förbud mot och begränsning av användningen av en sådan väg som får understöd för väghållningen av staten, landskapet eller kommunen. Den gällande paragrafen ändras så att även landskapet nämns i den eftersom landskapen efter landskapsreformen kommer att ha i uppgift att dela ut statsunderstöd till enskilda vägar.

51 §. *Väglagets stadgar.* I 4 mom. preciseras skyldigheten att registrera och bevara stadgarna. Väglagens organ är enligt 50 och 89 § skyldiga att tillställa den registeransvarige väglagets stadgar, varefter stadgarna ska föras in i registret över enskilda vägar i anslutning till uppgifterna om väglaget i fråga.

61 §. *Sammanställande av väglagets stämman.* I 4 mom. ändras den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, som inrättas i samband med landskapsreformen.

65 §. *Klander av väglagets beslut.* Paragrafens 3 mom. ändras så att jordrättsingenjören i fortsättningen ska kunna delta i beredningen av behandlingen av en klandertalan som ska behand-

las i tingsrätten. Genom ändringen säkerställs behövlig sakkunskap och behövliga resurser även vid behandlingen i tingsrätten av en klandertalan som hänför sig till lagstiftningen om enskilda vägar eller fastighetsförrättningar. Även kommunikationsutskottet har i sitt betänkande (KoUB 13/2018 rd) konstaterat att den ändring av lagen om enskilda vägar som gäller jordrättsingenjörer behöver genomföras med det snaraste i samband med de ändringar som gäller landskapsreformen. Klandertalan ska dock inte behandlas i jorddomstolssammansättning, utan så som i rättegångsbalken föreskrivs om behandlingen av tvistemål i allmänhet.

73 §. Ansökan om förrättning av enskild väg. I 2 mom. föreskrivs om de aktörer som har rätt att ansöka om förrättning av enskild väg. Det föreslås att den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen ändras till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

83 §. Statsunderstöd. I samband med landskapsreformen blir statsunderstödsuppgiften i anslutning till enskilda vägar en uppgift för landskapen. Av denna anledning ändras staten till landskapet i 1 mom. Till momentet fogas dessutom ett omnämnande av understöd för underhållet av färjesträckor på enskilda vägar.

I samband med landskapsreformen blir statsunderstödsuppgifter i anslutning till enskilda vägar en obligatorisk uppgift för landskapen (6 § 1 mom. i landskapslagen). Avsikten är att riksdagen ska fastställa anslagen till enskilda vägar i budgeten. Statsunderstödsanslaget till enskilda vägar delas ut till landskapen som en del av den allmänna finansieringen, vilket innebär att landskapen själva fastställer storleken på det understödsanslag som riktas till enskilda vägar.

De enskilda vägarna är en del av trafiksystemet, och därför är det viktigt att också enskilda vägar och understöden till dem behandlas i landskapsstrategin och i landskapets trafiksystemplan, om vilken det föreskrivs i lagen om trafiksystem och landsvägar (572/2018).

Landskapen kan understödja underhållet av färjesträckor på enskilda vägar som en del av planeringen och ordnandet av skärgårdstrafiken i enlighet med 6 § 2 mom. i landskapslagen. Uppgiften är frivillig för landskapen och för att få finansiering för den ska de ta sig an uppgiften i fråga i sin landskapsstrategi. Statsunderstödsanslaget för färjesträckor på enskilda vägar fördelas till landskapen som särskild finansiering, vilket innebär att understödet för underhållet av färjesträckor särskiljs från det understödsanslag för väghållningen som avses i 1 mom.

I lagen om enskilda vägar föreskrivs det inte närmare om praxisen för understöd till färjesträckor på enskild väg. De allmänna kriterierna för understöd gäller dock också understöd till färjesträckor. Enligt 4 mom. får det vid behov utfärdas närmare bestämmelser om fördelningen av statsunderstödsanslaget genom förordning av statsrådet. Vid behov kan det till exempel utfärdas bestämmelser om på vilka grunder och kriterier understödsanslaget fördelas mellan landskapen och hur landskapen fördelar understödsanslaget. Fördelningen av statsunderstödsanslag mellan landskapen kan också avgöras i motiveringen till budgetmomentet eller så kan det göras upp riksomfattande anvisningar för fördelningen av understödet.

Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. med bestämmelser om bedömningen av om understödsanslaget är tillräckligt. Bedömningen ska göras enligt landskapens fullmäktigeperioder. Vid bedömningen granskas behovet av statsunderstöd till enskilda vägar, de effekter som uppnåtts med understöden, den utveckling som förväntas samt dessas förhållande till utvecklingen av den offentliga ekonomin samt förhållandet till de mervärdesskatter som uppburits hos väglagen.

2 och 3 momenten i gällande lagen blir 3 och 4 momenten.

85 §. Tillåtande av trafik på vägar som får understöd. Till 1 och 3 mom. fogas ett omnämmande av landskapet som den som utöver staten och kommunen beviljar understöd, eftersom statsunderstödsuppgiften i anslutning enskilda vägar överförs till landskapet i samband med landskapsreformen. På grund av statsunderstödsuppgiftens natur kvarstår alltså omnämmandet av staten i paragrafens text. Dessutom ändras den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet som beviljar understödet.

86 §. Förbud mot betalning av skuld med understöd. Till paragrafen fogas ett omnämmande av landskapet, eftersom statsunderstödsuppgiften i anslutning enskilda vägar överförs till landskapet i samband med landskapsreformen.

87 §. Tillämpning av statsunderstödslagen. I paragrafen intas närmare bestämmelser om tillämpningen av statsunderstödslagen än de som finns i den gällande lagen eftersom det i fortsättningen är landskapet som sköter uppgiften att fördela statsunderstöd. Statsunderstödslagen (688/2001) ska tillämpas, om inte något annat föreskrivs i denna lag eller i någon annan lag. På understöd som beviljats av landskapet tillämpas dock enbart statsunderstödslagens 2 kap. som gäller grunderna för beviljande av statsunderstöd, 3 kap. som gäller beviljande och utbetalning av statsunderstöd, 4 kap. som gäller användning av statsunderstöd och övervakningen därav, 5 kap. som gäller återbetalning och återkrav av statsunderstöd, 6 kap. som gäller information och utlämnande av uppgifter samt 33 § som gäller delgivning.

88 §. Ändringssökande. I paragrafen ändras närings-, trafik- och miljöcentralen till landskapet eftersom statsunderstödsuppgiften i anslutning till enskilda vägar överförs till landskapen. Till paragrafen fogas ett nytt 1 mom. I det föreskrivs om omprövning av landskapets beslut om statsunderstöd. Paragrafens 1 och 2 mom. flyttas till 2 och 3 mom. 2 mom. preciseras så att överklagandet till högsta förvaltningsdomstolen är möjlig endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

1.15 Lag om införande av lagstiftningen om genomförande av landskapsreformen inom sektorn för trafik och transport

Denna lag innehåller sådana bestämmelser om genomförande av landskapsreformen som har samband med uppgifter som från staten överförs till landskapen, med behörighet, med personalens ställning, med överföring av avtal och egendom samt med skötsel av anhängiga ärenden. Genom denna lag förverkligas också de överföringar från närings-, trafik- och miljöcentralerna till Trafikledsverket som ska göras i samband med landskapsreformen. Dessutom föreskrivs i lagen om landskapsfullmäktiges beslut som gäller egendom och avtal som överförs från staten till landskapen. Lagen innehåller också bestämmelser om meddelanden till borgevärdar och avtalsparter samt om tillämpning av bestämmelserna om temporär förvaltning. Den föreslagna lagens bestämmelser motsvarar bestämmelserna i den föreslagna lagen om införande av lagstiftningen om verkställighet av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter. Den regeringsproposition som gällde den nämnda lagen och verkställigheten av landskapsreformen lämnades till riksdagen våren 2018 (RP 14/2018 rd). Bestämmelserna om personalen och egendomen samt om överföringen av avtal har en central betydelse i fråga om de uppgifter som överförs genom införelselagen.

Genom denna lag genomförs också överföringen av närings-, trafik- och miljöcentralernas nuvarande uppgifter i samband med trafiktelematik och trafikens kundservicecentral till det aktiebolag som avses i 1 § 1 mom. i lagen om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningsstjänster till aktiebolag.

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Författningar som träder i kraft. Paragrafen innehåller bestämmelser om de lagar som ska träda i kraft. Genom den föreslagna lagen ska 15 lagar träda i kraft. Lagarna är avsedda att träda i kraft den 1 januari 2021 utöver 42 § 5 mom. 4 punkt i lagen om trafiksystem och landsvägar som ska träda i kraft samtidigt som denna lag.

2 §. Tillämpningsområde. Paragrafen innehåller bestämmelser om den föreslagna infördelagens tillämpningsområde. I lagen föreskrivs om överföring av uppgifter som avses i de lagar som nämns i 1 §. De uppgiftsöverföringar som avses i lagens 1 § gäller dels av landskapsreformen föranledda uppgiftsöverföringar från staten och landskapsförbunden till landskapen och dels från närings-, trafik- och miljöcentralerna till Trafikledsverket. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om överföring av vissa uppgifter som för närvarande ska skötas vid närings-, trafik- och miljöcentralerna till det aktiebolag (*trafikstyrningsbolag*) som avses i 1 § 1 mom. i lagen om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag.

Genom de lagar som nämns i den föreslagna lagens 1 § genomförs överföringen av de uppgifter som avses i 6 § 1 mom. 14 punkten och 2 mom. 1 punkten i landskapslagen (RP 15/2017 rd) samt de statsunderstödsuppgifter gällande mobilitetsstyrning som avses i 6 § 1 mom. 15 punkten i den lagen. I fråga om de uppgifter som ska överföras till landskapen gäller infördelagen sålunda införande - och övergångsregleringen i fråga om överföringen av de uppgifter till landskapen som avses i den föreslagna landskapslagens 6 § 1 mom. 14 punkten, dvs. bestämmelsen om landskapens uppgiftsområden: trafiksystemens funktion, trafiksäkerhet, väg- och trafikförhållanden, regional väghållning, samarbete inom markanvändningen och produktion av information om verksamhetsmiljön för den riksomfattande trafiksystemplaneringen. I fråga om 6 § 1 mom. 15 punkten i den föreslagna landskapslagen gäller denna lag införande- och övergångsregleringen i fråga om överföringen till landskapen av de statsunderstödsuppgifter som avser mobilitetsstyrning. I den föreslagna landskapslagens 6 § 1 mom. 15 punkten ingår också statsunderstödsuppgifterna gällande enskilda vägar, men det är meningen att införande- och övergångsbestämmelserna i fråga om dem ska tas in i en proposition som överlämnas hösten 2018 och varmed den nya lagen om enskilda vägar ändras i de avseenden som landskapsreformen förutsätter (RP 147/2017 rd och RP 11/2018 rd). Denna infördelag gäller också införande- och övergångsreglering i fråga om uppgifter som avser utveckling och ordnande av trafiktjänster på landskapsnivå samt planering och ordnande av offentlig persontrafik i enlighet med 6 § 2 mom. 1 punkten i den föreslagna landskapslagen.

Eftersom staten fortfarande ska vara väghållare och i egenskap av ägare svara för statens landsvägsnät, ska vissa riksomfattande väghållningsuppgifter överföras från närings-, trafik- och miljöcentralerna, som läggs ner i samband med landskapsreformen, till Trafikledsverket, som är väghållare. I denna lag ingår också införande- och övergångsbestämmelser i anslutning till dessa överföringar.

Den föreslagna lagens övergångsbestämmelser är inte uttömmande. I fråga om omständigheterna kring uppgiftsöverföringen gäller dessutom vad som föreskrivs särskilt. Särskilda övergångsbestämmelser kan ingå också i andra lagar genom vilka det görs uppgiftsöverföringar till landskapen, från närings-, trafik- och miljöcentralerna till Trafikledsverket och från närings-, trafik- och miljöcentralerna till trafikstyrningsbolaget.

2 kap. Bestämmelser om personal

3 §. Ställningen för den personal som övergår från staten till landskapen. I denna paragraf föreskrivs i överensstämmelse med lagen om införande av lagstiftningen om verkställighet av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter (RP 14/2018 rd) om den personals ställning som i enlighet med denna lag överförs till

landskapen eller till landskapens nationella servicecenter som avses i landskapslagens 119 § från staten, från närings-, trafik- och miljöcentralerna samt från närings-, trafik- och miljöcentralernas och arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter (nedan *utvecklings- och förvaltningscenter*). Bestämmelser om statsanställdas ställning vid omorganisering av verksamheten och arbetsuppgifterna finns i fråga om tjänstemän i statstjänstemannalagen (750/1994) och i fråga om anställda i arbetsavtalsförhållande i arbetsavtalslagen (55/2001). På omorganiseringar av uppgifter och verksamhet tillämpas också överlåtelsedirektivet (2001/23/EG).

Situationer där arbetsgivaren byts ut regleras i tjänstemanna- och arbetsrätten av principen för överlåtelse av rörelse. Med överlåtelse av rörelse avses enligt 5 e § i statstjänstemannalagen överlåtelse av en funktionell del av den statliga verksamheten till en annan arbetsgivare, om den del som överläts förblir oförändrad eller likartad efter överlåtelsen. Enligt 1 kap. 10 § i arbetsavtalslagen avses med överlåtelse av arbetsgivarens rörelse överlåtelse av ett företag, en rörelse, en sammanslutning eller en stiftelse eller en funktionell del därav till en annan arbetsgivare, om den rörelse som överläts och som bedrivits som huvud- eller sidoverksamhet eller den överlåtna delen efter överlåtelsen förblir oförändrad eller likartad. I samband med överlåtelse av rörelse övergår de rättigheter och skyldigheter som arbetsgivaren har med anledning av de arbetsavtals- eller tjänsteförhållanden som gäller vid tidpunkten för överlåtelsen på den nya arbetsgivaren.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs att överföringen enligt denna lag av uppgifter och stöd-tjänstuppgifterna till dem från staten till landskapen samt överföringen av den personal som sköter dessa uppgifter från närings-, trafik- och miljöcentralerna samt från utvecklings- och förvaltningscenter till landskapen och till landskapens nationella servicecenter ska betraktas som direkt överlåtelse av rörelse. Bestämmelserna om överlåtelse av rörelse i statstjänstemannalagen när det gäller statstjänstemän och i arbetsavtalslagen när det gäller statligt anställda arbetstagare ska således tillämpas på alla förändringar som genomförs genom denna lagändring och som innebär byte av arbetsgivare, oavsett om förändringarna uppfyller de kännetecknen som anges för överlåtelse av rörelse i statstjänstemannalagen och arbetsavtalslagen. Denna lösning är förenlig med sådana andra förändringar som innebär byte av arbetsgivare i samband med landskapsreformen.

Enligt principen för överlåtelse av rörelse övergår personalen i samband med överföringen av uppgifterna till anställning hos den nya organisationen. Personal som sköter uppgifter vid närings-, trafik- och miljöcentralerna och utvecklings- och förvaltningscentret övergår i samband med landskapsreformen till en anställning hos det landskap eller det nationella servicecentret till vilket de uppgifter överförs som personen i fråga skötte före överföringen. Personal i anställningsförhållande på viss tid som ska överföras övergår till landskapet tills visstidsanställningen upphör.

Vid överlåtelse av rörelse binds förvärvaren av det tjänste- och arbetskollektivavtal som bundit den tidigare arbetsgivaren till dess att giltighetstiden upphör, fastän förvärvaren inte skulle vara medlem i ifrågavarande arbetsgivarorganisation (5 § i lagen om kollektivavtal (436/1946), 5 f § i statstjänstemannalagen). Efter detta börjar arbets- och tjänstekollektivavtal som binder förvärvaren tillämpas. Denna ovannämnda princip gäller också lokala tjänste- och arbetskollektivavtal. Om ett lokalt tjänste- eller arbetskollektivavtal gäller tills vidare är det bindande för förvärvaren, om inte överlåtaren eller förvärvaren har sagt upp avtalet.

I enlighet med statstjänstemannalagens och arbetsavtalslagens principer om rörelseöverlåtelse övergår personalen direkt med stöd av denna införandelag till anställning hos landskapen som så kallade gamla arbetstagare och behåller de rättigheter och skyldigheter i anslutning till tjänste- eller arbetsförhållandet som gällde vid tidpunkten för överföringen. Detta gäller dock

inte de rättigheter och skyldigheter som uttryckligen följer av ett tjänsteförhållande och som inte är utmärkande för ett arbetsavtalsförhållande när en tjänsteman övergår till anställning i arbetsavtalsförhållande hos förvärvaren.

De rättigheter och skyldigheter som arbetsgivaren har med anledning av de tjänste- eller arbetsavtalsförhållanden som gäller vid tiden för överlåtelsen, samt de förmåner som är förknippade med dessa, övergår efter överlåtelsen på den nya arbetsgivaren. Överlåtaren och förvärvaren ska solidariskt svara för en lönefordran eller en fordran av annat slag som följer av ett anställningsförhållande, om fordran har förfallit till betalning före överlåtelsen. Överlåtaren är dock gentemot förvärvaren ansvarig för en fordran som förfallit till betalning före överlåtelsen, om inte något annat har avtalats.

Förvärvaren har inte rätt att säga upp ett tjänste- eller arbetsavtalsförhållande enbart på grund av överlåtelse av rörelse. Med stöd av 29 a § i statstjänstemannalagen och 7 kap. 5 § i arbetsavtalslagen får en tjänsteman eller arbetstagare utan att iaktta den uppsägningstid som annars ska tillämpas i hans eller hennes anställningsförhållande säga upp anställningsförhållandet så att det upphör på dagen för överlåtelsen eller därefter, dock senast inom en månad från underrettelsen.

Uppgifterna för vissa anställda inom närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden kommer i samband med landskapsreformen att fördelas mellan landskapen och Trafikledsverket. Enligt 2 mom. ska en person övergå i landskapets tjänst, om de uppgifter som överförs till landskapet enligt denna lag utgör minst hälften av hans eller hennes faktiska arbetsuppgifter. Det är fråga om en gräns som är avsedd för denna situation och inte om en gräns i anslutning till kriterierna för rörelseöverlåtelse. Uppgifterna i anslutning till de trafik-tjänster som avses i 6 § 2 mom. 1 punkten i landskapslagen hör till landskapets allmänna verksamhetsområde, trots att landskapet fritt får besluta om skötseln av dem. Behörigheten att sköta dessa uppgifter övergår från staten till landskapen, vilket innebär att också den personal som sköter uppgifterna övergår till landskapen. De exakta årsverkerna för de uppgifter som överförs bör utredas mellan landskapens temporära förvaltning och de statliga ämbetsverken i god tid före den 31 december 2020. Det är viktigt att i samband med förberedelserna inför personalöverföringen försäkra sig om att den nödvändiga tjänsteproduktionen tryggas i övergångsfasen och att personalresurserna även i övrigt samordnas så att både landskapen och de statliga myndigheterna också i fortsättningen har tillräckligt med kompetent personal. Före överföringen ska den nuvarande ledningen organisera uppgifter så, att personalens uppgifter övergår i så stor utsträckning som möjligt som helheter till den nya aktören.

Principen om överlåtelse av rörelse tillämpas oberoende av i vilken ordning landskapens organisationer inrättas. Enligt principen ska således en person kunna övergå från anställning vid statens ämbetsverk direkt till anställning hos landskapet eller hos en sammanslutning som ingår i en landskapskoncern eller som landskapen har bestämmande inflytande i. Om en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapet har bestämmande inflytande bildas först efter det att landskapet har inlett sin verksamhet, ska personalen först övergå i anställning hos landskapet och först därefter till sammanslutningen.

Enligt 5 f § i statstjänstemannalagen och 1 kap. 10 § i arbetsavtalslagen är överlåtaren gentemot förvärvaren ansvarig för en fordran som förfallit till betalning före överlåtelsen, om inte något annat har avtalats. Landskapen svarar för semesterlönen, och den ingår i den finansiering som överförs till landskapen. Det föreslås att bestämmelser om detta tas in i 3 mom.

I 4 mom. föreslås bestämmelser om överföring av personal till en sammanslutning som ingår i en landskapskoncern eller som landskapen har bestämmande inflytande i, samt om den övergångsperiod under vilken också vidareöverföringen av uppgifter till en sammanslutning som

ingår i en landskapskoncern eller som landskapen har bestämmande inflytande i ska betraktas som överlåtelse av rörelse. Landskapskoncernen definieras i 4 § 1 mom. i den föreslagna landskapslagen. Landskapet och dess dottersammanslutningar bildar en landskapskoncern. Landskapets dottersammanslutning är en sammanslutning där landskapet har sådant bestämmande inflytande som avses i 1 kap. 5 § i bokföringslagen (1336/1997). Vad som föreskrivs om landskapets dottersammanslutning ska tillämpas också på en stiftelse som omfattas av landskapets bestämmande inflytande. Landskapen kan på så sätt ordna bolagiseringen av tjänsterna före den 31 december 2022, och personalen överförs då även när det gäller vidare överlåtelse enligt principen för överlåtelse av rörelse. Personal ska således först kunna överföras till landskapet och därefter vidare till landskapets dottersammanslutning, och vardera överföringen ska betraktas som överlåtelse av rörelse. Bestämmelsen tryggar personalens ställning och ger i praktiken en övergångsperiod för bolagiseringen. Bolagiseringen kan då göras på ett behärskat sätt och under ledning av landskapsfullmäktige, som utsetts genom val. Avsikten är att en person ska övergå till anställning hos en sammanslutning som ingår i en landskapskoncern eller som landskapen har bestämmande inflytande i, om de överförda uppgifterna utgör mer än hälften av personens faktiska arbetsuppgifter.

4 §. Tilläggs pensionskydd. I paragrafens 1 mom. föreslås bestämmelser om skyldigheterna för sammanslutningar som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande, när det gäller att trygga förmånerna på nivån för lagstadgade tilläggs pensioner inom offentliga sektorn för de anställda som med anledning av landskapsreformen övergår från staten till ett bolag som inrättas. Landskapskoncernen definieras i 4 § 1 mom. i den föreslagna landskapslagen. Landskapet och dess dottersammanslutningar bildar en landskapskoncern. Landskapets dottersammanslutning är en sammanslutning där landskapet har sådant bestämmande inflytande som avses i 1 kap. 5 § i bokföringslagen. Vad som föreskrivs om landskapets dottersammanslutningar tillämpas också på stiftelser som omfattas av landskapets bestämmande inflytande. Sammanslutningar där landskapen har bestämmande inflytande är landskapens nationella servicecenter och andra sammanslutningar där landskapen tillsammans har sådant bestämmande inflytande som avses i 1 kap. 5 § i bokföringslagen.

Personalen ska övergå som gamla arbetstagare till de landskap som inrättas eller till sammanslutningar som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande och bevara de rättigheter och skyldigheter som hör till arbets- eller tjänsteförhållandet vid tidpunkten för övergången. Vid bolagiseringen av statsförvaltningens tjänster har tilläggs pensionsförmånerna säkerställts för den personal som övergår. Också vid genomförandet av bolagiseringsskyldigheten i fråga om kommunernas verksamheter har man förfarit på motsvarande sätt.

Bestämmelserna om pensionstillväxt är numera lika inom offentliga och privata sektorn. Personer som börjat arbeta inom den offentliga sektorn före 1993 har dock tjänat in ett bättre pensionskydd jämfört med den privata sektorn; deras pensionstillväxt var 2,2 procent per år fram till slutet av 1994. Tilläggs pension, som har tjänats in vid anställningar hos en kommun, en samkommun eller staten, betalas till den som fortsätter att arbeta hos ett av Kevas medlemsamfund eller staten fram till sin personliga eller yrkesbaserade pensionsålder. Anställda som är födda 1960 eller senare får tilläggs pension om anställningen fortgår oavbrutet tills de når den lägsta åldern för ålderspension enligt pensionslagen för den offentliga sektorn (81/2016). Rätt till ett tilläggs skydd har också en anställd som medan anställningsförhållandet pågår blir arbetsoförmögen. Bestämmelser om intjänande av pension inom den offentliga sektorn före 1995 och om förutsättningen att en anställning fortgår oavbrutet finns från och med ingången av 2017 i 8 och 9 § i lagen om införande av pensionslagen för den offentliga sektorn (82/2016).

I samband med beredningen av regeringens proposition med förslag till lagstiftning om verkställigheten av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter föreslås det att lagen om Keva (66/2016) ändras så att landskapen samt Kommun och landskapsarbetsgivarna KT direkt med stöd av lagen blir medlemsamfund i Keva. Med stöd av den föreslagna ändringen ska den personal som övergår från att ha varit anställd hos ett medlemsamfund i Keva till att vara anställd hos landskapen fortfarande omfattas av pensionsskyddet enligt pensionslagen för den offentliga sektorn och därmed också behålla sitt eventuella tilläggspensionsskydd. För de statsanställdas del ska det i 10 § 2 mom. i lagen om verkställigheten av landskapsreformen anges att den personal som överförs till landskapen ska få behålla sin rätt till tilläggspensionsskydd. Enligt de ändringar som föreslås i lagen om Keva kan bolag som landskapen äger eller som landskapet har bestämmande inflytande i bli medlemsamfund i Keva på samma sätt som de bolag som kommunerna eller samkommunerna äger eller som de har bestämmande inflytande i. Ett bolag som ägs av landskapet kan alltså ansöka om att bli medlemsamfund i Keva eller alternativt försäkra sin personal i enlighet med lagen om pension för arbetstagare. Om bolaget är ett medlemsamfund i Keva, stannar personalen inom den offentliga sektorns pensionsskydd. Om bolaget tar en pensionsförsäkring från ett arbetspensionsbolag, förlorar personalen det lagstadgade tilläggspensionsskyddet och sina lägre pensionsåldrar.

I paragrafen föreskrivs om skyldigheterna för de sammanslutningar som hör till landskapskoncerner eller där landskapet har bestämmande inflytande när det gäller att trygga förmånerna på nivån för lagstadgade tilläggspensioner inom den offentliga sektorn för de anställda som med anledning av arrangemangen kring landskapsreformen övergår från staten till ett bolag. Ett villkor är dessutom att den anställdas anställningsförhållande utan avbrott fortsätter till pensionsfallet i det bolag som han eller hon har övergått till.

Tilläggspensionsförmånerna inom den offentliga sektorn kan tryggas genom att arbetsgivaren blir medlemsamfund i Keva eller tecknar en privat tilläggspensionsförsäkring. Ungefär en tredjedel av den personal som övergår har rätt till tilläggspensionsskydd och dess inverkan på pensionen är ungefär 50 euro i månaden.

I 2 mom. fastställs att de personer som övergår från att vara statligt anställda till att vara anställda hos ett landskap eller hos en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande behåller sitt tilläggspensionsskydd. Rätten till tilläggspensionsskydd kvarstår om den som överförs har denna rätt när överföringen sker och om kravet på kontinuitet och den anställning som krävs för tilläggspensionsskydd efter överföringen blir uppfyllt i anställningen hos ett medlemsamfund i Keva, dvs. i en sammanslutning som hör till landskapskoncernen eller där landskapet har bestämmande inflytande. Om sammanslutningen i fråga inte ansluter sig till Keva iaktas bestämmelsen i 1 mom.

5 §. Ställningen för den personal som övergår till Trafikledsverket. I paragrafen föreslås bestämmelser om ordnandet av personalens ställning i samband med övergången till Trafikledsverket.

I paragrafen ingår en hänvisning till statstjänstemannalagen som ska tillämpas på den personal som övergår till Trafikledsverket. Personalöverföringar inom staten ska genomföras i enlighet med 5 a–c § i statstjänstemannalagen. Tjänstemän som utnämns till ett tjänsteförhållande för viss tid övergår till anställning vid verket för den tid tjänsteförhållandet varar. I 5 a § i statstjänstemannalagen föreskrivs att i samband med omstrukturering av funktioner inom statsförvaltningen överförs tjänsterna och förflyttas de tjänstemän som utnämns till tjänsterna till samma ämbetsverk som uppgifterna överförs till. Om det råder oklarhet om den personal som överförs tillsammans med uppgifterna med stöd av 5 a § i statstjänstemannalagen, ska uppgif-

terna i samband med att förändringen genomförs ordnas som helheter så att det är möjligt att fastställa den personal som överförs.

6 §. *Ställningen för den personal som övergår till trafikstyrningsbolaget.* I denna paragraf föreskrivs om ordnande av personalens ställning i samband med överföringen till bolaget.

Bestämmelser om personalens ställning i samband med överlåtelse av rörelse finns för personal i tjänsteförhållande i 2 kap. i statstjänstemannalagen och för personal i arbetsavtalsförhållande i 1 kap. i lagen om arbetsavtal.

När det är fråga om överlåtelse av rörelse ska den personal i tjänste- och arbetsavtalsförhållande som sköter de uppgifter som överförs övergå till ett arbetsavtalsförhållande hos det statliga trafikstyrningsbolag som ska bildas. Visstidsanställda kommer att överföras till bolaget för den tid som anställningen varar. I fråga om bestämmandet av förmåner i arbetsförhållandet anses arbetsförhållandet hos staten ha fortgått utan avbrott.

På arbetstagarna och anställningsvillkoren i bolaget tillämpas vad som föreskrivs i lagen eller föreskrivs eller bestäms med stöd av den och vad som avtalas i arbetskollektivavtal och arbetsavtal som är bindande för bolaget.

Enligt statstjänstemannalagens 5 f § 3 mom. är förvärvaren skyldig att iaktta det tjänstekollektivavtal som gäller vid tidpunkten för överlåtelsen, så som bestäms i 5 § i lagen om kollektivavtal (436/1946).

Enligt 5 e och 5 f § i statstjänstemannalagen överförs de rättigheter och skyldigheter som följer av ett tjänsteförhållande till förvärvaren. Detta gäller dock inte de rättigheter och skyldigheter som uttryckligen följer av ett tjänsteförhållande och som inte är utmärkande för ett arbetsavtalsförhållande när en tjänsteman övergår till anställning i arbetsavtalsförhållande hos förvärvaren. Den personal som överförs är huvudsakligen anställd i tjänsteförhållande. Till den del som det är fråga om personal som är anställd i arbetsavtalsförhållande ska arbetsavtalslagens bestämmelser om överlåtelse av rörelser tillämpas.

Den som arbetar i uppgifter som överförs får utan iakttagande av den uppsägningstid som annars tillämpas eller oavsett uppsägningstidens längd säga upp sitt tjänste- eller arbetsavtalsförhållande så att det upphör vid tidpunkten för överföringen.

3 kap. Bestämmelser om uppgifter och behörighet

7 §. *Övergångsbestämmelser om landskapets uppgifter och behörighet.* Paragrafen innehåller övergångsbestämmelser om landskapets uppgifter och behörighet till den del det föreslås att landskapen genom den proposition som nu lämnas ska överta sådana uppgifter som hör till deras uppgiftsområden. Avsikten med propositionen är att göra behövliga ändringar i de speciallagar som gäller de uppgiftsområden som avses i 6 § 1 mom. 14 och 15 punkten samt i 6 § 2 mom. 1 punkten i den föreslagna landskapslagen. I lagen föreslås emellertid dessutom bestämmelser enligt vilka en behörig myndighet kan göra en utredning inom de uppgiftsområden som nämns i landskapslagen i sådana fall då en enskild specialbestämmelse om en viss uppgift inte har ändrats. Det regionalt sett behöriga landskapet fastställs enligt den landskapsindelning som anges i 5 § i lagen om införande av landskapsreformen och social- och hälsovårdsreformen eller enligt en specialbestämmelse om den regionala behörigheten i anslutning till uppgiften i fråga. Den föreslagna lagen ska tillämpas också på överföringen av denna typ av uppgifter.

De uppgifter som från närings-, trafik- och miljöcentralernas T-ansvarsområden överförs till landskapen behandlas närmare i den allmänna motiveringens avsnitt 3.3 De viktigaste förslagen och avsnitt 4.2 Konsekvenser för myndigheterna.

8 §. Övergångsbestämmelser som gäller anhängiga ärenden samt uppgiftsrelaterade rättigheter och skyldigheter. I paragrafen föreskrivs om behandlingen av ärenden som är anhängiga när lagen träder i kraft. De ärenden som är anhängiga vid närings-, trafik- och miljöcentralerna och utvecklings- och förvaltningscenter samt vid landskapsförbunden och som ska överföras enligt denna lag samt ingångna avtal och förbindelser och de rättigheter och skyldigheter som följer av dem ska den 1 januari 2021 överföras till landskapen. Vilket landskap som är behörigt avgörs på basis av annan lagstiftning. Det regionalt sett behöriga landskapet fastställs enligt den landskapsindelning som anges i 5 § i den föreslagna lagen om införande av landskapsreformen och social- och hälsovårdsreformen eller enligt en specialbestämmelse om den regionala behörigheten i anslutning till uppgiften i fråga. I 9–16 § i denna lag föreskrivs om landskapens egendomsarrangemang.

4 kap. Egendomsarrangemang

9 §. Överföring till landskapen av statens lösa egendom samt av avtal och ansvarsförbindelser. Enligt 1 mom. övergår sådan lös statlig egendom, de rättigheter som gäller ägande, besittning och användning av den lösa egendom samt de immateriella rättigheter och tillstånd som omfattas av landskapens organiseringsansvar enligt lagen till landskapen den 1 januari 2021. Staten och landskapen kan även avtala om överföringen av lös egendom på något annat sätt.

Enligt 2 mom. ska staten till landskapen överföra avtalen om organisering av de uppgifter som ska överföras från närings-, trafik- och miljöcentralerna. Överföringen ska ske den 1 januari 2021. Det rör sig framför allt om avtal som gäller vägunderhåll, däribland fleråriga avtal om regionala skötselentreprenader. Andra avtal som överförs är till exempel med kommunerna ingångna samarbetsavtal och gemensamma upphandlingsavtal gällande planering och genomförande av väghållningsprojekt. Från närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden överförs enligt förslaget avtal i anslutning till ordnande av offentlig persontrafik.

Om det inte är möjligt att överföra eller dela upp ett avtal ska staten i den sammanställning som avses i 10 § lägga fram ett förslag till fördelningen av det ansvar som avtalet medför. De statliga funktioner som i dagens läge har organiseringsansvar för de uppgifter som ska överföras till landskapen har bara hyrda lokaler. Detta gäller närings-, trafik- och miljöcentralerna och arbets- och näringsbyråerna samt deras utvecklings- och förvaltningscenter. Merparten av lokalerna hyrs av det statliga affärsverket Senatfastigheter. Exempelvis dessa hyresavtal övertas av landskapen. Till landskapet övergår också andra avtal i anslutning till ordnandet och skötseln av uppgifter, såsom eventuella avtal om köpta tjänster, upphandlingskontrakt samt leasingavtal för maskiner och utrustning.

I 3 mom. preciseras de arrangemang som gäller överföring av avtal. Enligt momentet får landskapen fram till den 31 december 2024 utnyttja upphandlingsavtal som Senatfastigheter, Hansel Ab, Statens center för informations- och kommunikationsteknik (*Valtori*), Servicecentret för statens ekonomi- och personalförvaltning (*Palkeet*), närings-, trafik- och miljöcentralerna samt närings-, trafik- och miljöcentralernas och arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter har ingått samt ramavtal och upphandlingsavtal som Hansel Ab upphandlat. Ramavtalen innebär att upphandlingslagen och tillämpningspraxis för den ska iakttas. Om inte för landskapen i samband med upphandlingen redan har reserverats en möjlighet att senare ansluta sig till upphandlingsavtalet eller ramavtalet, kommer en anslutning till avtalen att innebära ett förfarande som strider mot upphandlingslagen och rättspraxis. Av denna anledning ska vid framtida upphandlingar också beaktas landskapens möjlighet att ansluta sig till avtalet.

10 §. *Sammanställning över egendom och avtal som överförs från staten.* Paragrafen motsvarar 17 § i lagen om införande av lagstiftningen om verkställighet av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter, som till sina principer motsvarar 23 § i lagen om införande av landskapslagen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om ordnande av räddningsväsendet.

I paragrafen förskrivs det om sammanställningar som staten ska lägga fram för landskapen över den lösa egendom som överförs och om tillstånd och avtal. Enligt paragrafens 1 mom. ska staten för landskapen lägga fram en detaljerad sammanställning över den egendom, de tillstånd och de avtal som avses i 7 §. Sammanställningarna ska lämnas senast den 29 februari 2020. Sammanställningarna ska även omfatta de avtal, licenser och andra rättigheter samt anläggningstillgångar som med stöd av 13 § överförs till landskapens servicecenter för informations- och kommunikationstekniska tjänster. Sammanställningarna ska läggas fram av närings-, trafik- och miljöcentralerna. Informationen kan också tas emot direkt av servicecentret för lokal- och fastighetsförvaltning eller servicecentret för informations- och kommunikationstekniska tjänster.

Sammanställningarna ska så detaljerat som möjligt specificera och förteckna de avtal som landskapet får ansvaret för. Detta gäller avtal om lokaler och andra avtal som överförs från staten. Om avtalet är sådant att det inte går att överföra eller dela och om det inte heller är motiverat att säga upp avtalet av ekonomiska eller andra skäl, ska staten i samband med sammanställningen föreslå hur ansvaret enligt avtalet ska fördelas och skötas i praktiken mellan staten och landskapet. Vid behov ska staten och landskapet förhandla om saken.

Det behövs inte nödvändigtvis någon detaljerad förteckning över den lösa egendom som övergår från staten. I princip övergår den lösa egendom som finns i lokalerna och hör till verksamheten till landskapet. Till denna del är det motiverat att i den utsträckning det är möjligt använda den bokföring som gäller anläggningstillgångar som underlag för sammanställningen. Sådan lös egendom vars äganderätt bör registreras, som exempelvis bilar, bör emellertid förtecknas särskilt i sammanställningen. I detta hänseende hör sammanställningen ihop med 14 §, enligt vilken ett beslut som landskapet fattar utifrån sammanställningen motsvarar en åtkomsthandling för egendom.

Enligt paragrafens 2 mom. har landskapet eller på uppdrag av landskapet också servicecentret för lokal- och fastighetsförvaltning samt servicecenter för informations- och kommunikationstekniska tjänster rätt att be staten om kompletterande utredningar och dokument som det anser sig behöva. Landskapet ska enligt förslaget också inleda förhandlingar med staten om det, efter att av staten ha fått en sammanställning som avses i 1 mom., anser att lokalerna, övrig egendom, tillstånden och avtalen som enligt kommunens eller statens sammanställning övergår i landskapets besittning inte tryggar ordnandet av de tjänster och uppgifter som enligt lagen övergår från staten till landskapet på landskapets område. I praktiken är det motiverat och tillrådligt att staten och landskapet förhandlar om och i möjligaste mån samarbetar kring utarbetandet av sammanställningen.

Enligt 3 mom. ska staten senast den 30 juni 2020 komplettera den sammanställning som avses i 1 mom. om det har skett väsentliga förändringar i de lokaler, den övriga egendom eller de tillstånd eller avtal som avses i 1 mom. efter det att sammanställningen har lämnats och landskapet anser att sammanställningen behöver kompletteras. Från det att sammanställningen lämnas till dess att landskapet inleder sin verksamhet kan det ske förändringar i förhållandena som har betydelse även för landskapets verksamhet. Staten kan till exempel ha ingått avtal som ska överföras till landskapet.

11 §. Landskapets beslut. Paragrafen innehåller bestämmelser om beslut som landskapen ska fatta utifrån statens sammanställning enligt 10 §. Landskapsfullmäktige ska behandla sammanställningen och utifrån den fatta beslut om överföring i enlighet med 9 § till landskapen av rättigheter, immateriella rättigheter samt tillstånd gällande statsägd lös egendom, avtal om ägande, innehav och användning av lös egendom. Landskapsfullmäktiges beslut ska fattas i god tid före överföringen den 1 januari 2021.

I paragrafen hänvisas till avtal enligt 9 §, i synnerhet till avtal som gäller vägunderhåll, bland annat fleråriga avtal om regionala skötselentreprenader.

12 §. Ändringssökande av landskapets beslut. I paragrafen föreskrivs om verkställbarheten av beslut om landskapsfullmäktiges egendom. Enligt paragrafens 1 mom. får landskapets beslut verkställas innan det har vunnit laga kraft om inte förvaltningsdomstolen till någon del förbjuder verkställighet. Det är då kommunikationsministeriet som för statens talan. Även om staten har överklagat landskapsfullmäktiges beslut ska landskapet i enlighet med 2 mom. ha rätt att i lokaler som staten äger och förvaltar ordna de tjänster som landskapet ansvarar för och som har överförts från staten samt att använda den lösa egendom som staten äger eller besitter och som behövs för att ordna tjänsterna innan förvaltningsdomstolens beslut har vunnit laga kraft. Den lösa egendomen ska vara i statens besittning då besittningen grundar sig på exempelvis leasingavtal eller något annat avtal. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att servicen fortsätter störningsfritt.

13 §. Statsborgen. Paragrafen innehåller bestämmelser om statsrådets befogenhet att bevilja statsborgen för vissa förbindelser som övergår till landskapet. Principerna i bestämmelsen motsvarar 28 § i lagen om införande av landskapslagen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om ordnande av räddningsväsendet. Avsikten i 1 mom. är att riskklassificeringen för de förbindelser som landskapen övertar från staten inte ska ändras i kreditinstitutens kapitaltäckningsanalys. Landskapet har ingen beskattningsrätt, vilket innebär att dess ställning inte i alla avseenden motsvarar kommunens eller statens.

Paragrafens 2 mom. preciserar beviljandet av borgen med avseende på de säkerheter som ställs för lånen. Om en säkerhet ställts för lån som ska överföras är det ur statens riskhanteringsperspektiv motiverat att statsborgen beviljas som en fyllnadsborgen i förhållande till denna säkerhet. Samtidigt ska man försäkra sig om att statsrådet har möjlighet att bevilja statsborgen även för sådana lån och andra avtal som inte tryggats genom någon säkerhet. I det fallet beviljas statsborgen enligt det ursprungliga förslaget utan krav på motsäkerhet.

Enligt 82 § i grundlagen ska statens upplåning vara grundad på riksdagens samtycke, av vilket framgår de nya lånen eller statsskuldens maximibelopp. Statsborgen och statsgaranti får beviljas med riksdagens samtycke. Genom beviljande av statsborgen klargörs borgenärernas ställning vid övergången och kontinuiteten i finansieringsarrangemangen säkerställs. Statsborgen kan också ställas för betydande leasingavtal som överförs i enlighet med den sammanställning som avses i 8 §. Det exakta maximibeloppet för borgen som beviljas fastställs enligt 3 mom. separat i samband med behandlingen av statsbudgeten. Statsborgen kan beviljas utan krav på sådan motsäkerhet som avses i 14 § i lagen om statens långivning samt statsborgen och statsgaranti (449/1988). Statsrådet beslutar om den avgift som tas ut för borgen och om övriga villkor.

14 §. Anmälan till borgenärer och avtalsparter. I paragrafen föreskrivs om en anmälan som ska lämnas till avtalsparterna i de avtal som överförs från staten till landskapet. Enligt 1 mom. ska landskapet senast den 31 oktober 2020 sända ett skriftligt meddelande till avtalsparterna för de ansvarsförbindelser och avtal som överförs på landskapets ansvar. Av meddelandet ska

framgå om ansvarsförbindelsen eller avtalet överförs vidare från landskapet till ett sådant servicecenter som avses i 119 § i landskapslagen.

15 §. Överföring av landskapets avtal och ansvar till servicecentret. I denna paragraf föreskrivs om överföring till det nationella servicecentret av avtal och ansvar som övergått på landskapen. Bestämmelsen motsvarar till sina principer 31 § i lagen om införande av landskapsreformen och social- och hälsovårdsreformen samt de preciseringar till den som framfördes under riksdagsbehandlingen.

Det föreslås i 1 mom. att landskapet ska överföra de tidigare överförda hyresavtalen för lokaler till servicecentret för lokal- och fastighetsförvaltning. Bestämmelser om servicecentret finns i 119 § i landskapslagen.

I 2 mom. föreskrivs om hur behövliga produktionsfaktorer ska överföras till landskapens servicecenter för informationsteknik och kommunikationstekniska tjänster. För att kunna inleda sin verksamhet behöver servicecentret de avtal om grundläggande informationsteknik och datasystemtjänster, programlicenser och motsvarande rättigheter samt eventuellt i viss mån de anläggningstillgångar som hänför sig till servicecentrets uppgifter.

Landskapet ska enligt 3 mom. besluta om överföringen av avtalen så att avtalen överförs i servicecentrets besittning den 1 januari 2021.

16 §. Notering av egendomsarrangemang i landskapens bokföring. Paragrafen innehåller bestämmelser om notering av egendomsarrangemang i landskapens bokföring. Till sina principer motsvarar paragrafen 34 § i lagen om införande av landskapslagen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om ordnande av räddningsväsendet.

5 kap. Bestämmelser om överföringar till Trafikledsverket

17 §. Övergångsbestämmelser som gäller Trafikledsverkets uppgifter och behörighet. Paragrafen innehåller övergångsbestämmelser om Trafikledsverkets uppgifter och behörighet till den del det föreslås att det till verket överförs uppgifter från närings-, trafik- och miljöcentralerna och utvecklings- och förvaltningscentret. Avsikten är att genom propositionen göra behövliga ändringar i speciallagarna. Dessutom föreslås emellertid att i lagen tas in bestämmelser som innebär att frågan om den behöriga myndigheten kan utredas i sådana fall där en enskild uppgiftsrelaterad specialbestämmelse inte har ändrats. Den föreslagna lagen ska tillämpas också på överföringen av denna typ av uppgifter.

18 §. Övergångsbestämmelser som gäller anhängiga ärenden samt uppgiftsrelaterade rättigheter och skyldigheter. I paragrafen föreskrivs om behandlingen av ärenden som är anhängiga när lagen träder i kraft. De ärenden som är anhängiga vid närings-, trafik- och miljöcentralerna, närings-, trafik- och miljöcentralernas och arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter samt ingångna avtal och förbindelser, liksom de rättigheter och skyldigheter som följer av dem, överförs enligt 1 mom. till Trafikledsverket den 1 januari 2021. Från närings-, trafik- och miljöcentralerna och utvecklings- och förvaltningscentret överförs till exempel uppgifterna i anslutning till väghållningstillstånd och markförvärv samt datasystemen som används i samband med dem.

6 kap. Bestämmelser om överföringar till trafikstyrningsbolaget

19 §. Uppgifter som överförs. I denna paragraf föreskrivs om överföring av trafik telematikenhetens och kundservicecentrets uppgifter till trafikstyrningsbolaget.

Trafikstyrningsbolagets verksamhetsområde består av trafikstyrningstjänster för sjö-, järnvägs- och vägtrafiken och relaterade trafikledningstjänster samt insamling, hantering och utnyttjande av information i samband med dem. Bolagets primära uppgift är att säkerställa en smidig och säker sjö-, järnvägs- och vägtrafik. Detta sker genom tillhandahållande av trafikstyrningsrelaterade tjänster. Bolagets uppgift är framför allt att svara för att säkerhets- och farledsmyndigheterna tillhandahålls fartygstrafiktjänster samt styrningstjänster för järnvägstrafiken och för vägtrafiken i en utsträckning som är motiverad för skötseln av dessa lagstadgade tjänsteuppgifter. Bolaget har också i uppgift att samla in och öppna information och att skapa möjligheter för sådan ny affärsverksamhet på marknaden som bygger på automatisering och effektivare utnyttjande av information. Avsikten med bolagets verksamhet är att främja utvecklingen av den marknad som bygger på digitalisering och automatisering av trafiken på ett sätt som så övergripande som möjligt betjänar Finlands näringsliv samt transporter och medborgarnas mobilitet. Bolaget kan ha verksamhet också i utlandet.

Till trafikstyrningsbolaget (Traffic Management Finland Oy) överförs trafiktelematikuppgifter och kundservicecentrets uppgifter från närings-, trafik- och miljöcentralerna den 1 januari 2021.

Från trafiktelematikenheten vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland ska expertuppgifterna i anslutning till trafikledning och telematik samt den personal som sköter uppgifterna överföras till det trafikstyrningsbolag som ska bildas. Utvecklingen av upphandlingar som ska skötas av trafiktelematikenheten, utvecklingen av intelligenta transportsystem, planeringen av verksamhetsmodeller, det internationella samarbetet samt deltagandet i det internationella samarbetet för utveckling av system och tjänster för vägväder kommer däremot, liksom samordningen av det nationella samarbetet, att vara sådana riksomfattande väghållningsuppgifter som i samband med landskapsreformen överförs till Trafikledsverket. Också expertuppgifterna i anslutning till tunnelsäkerheten är sådana riksomfattande väghållningsuppgifter som i samband med landskapsreformen överförs till Trafikledsverket.

Trafikens kundservicecenter vid närings-, trafik- och miljöcentralen i Birkaland är en access-tjänst för landsvägs-, ban- och farledsärenden som hör till Trafikverkets och närings-, trafik- och miljöcentralernas verksamhetsområde. Rådgivningstjänsterna i anslutning till Trafikverkets och närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikleder har i fråga om hela landet centraliserats till Trafikens kundservicecenter. Centrets kundrådgivare svarar på frågor, behandlar återkoppling och handleder kunderna. Kundservicecentrets samtliga uppgifter och den personal som sköter dem överförs till trafikstyrningsbolaget.

20 §. Överlåtelsefullmakt. Enligt denna paragraf bemyndigas statsrådet att överlåta egendom, immateriella rättigheter och affärsverksamhet som har samband med trafiktelematikenhetens och kundservicecentrets uppgifter och är i närings-, trafik- och miljöcentralernas besittning till trafikstyrningsbolaget (Traffic Management Finland Oy). Överlåtelsefullmakten omfattar sålunda uppgifterna i samband med närings-, trafik- och miljöcentralernas kundserviceuppgifter och trafiktelematik som en helhet, inklusive tillgångar och skulder. Statsrådet ska i enlighet härmed bemyndiga kommunikationsministeriet att sköta överlåtelsearrangemangen.

21 §. Överlåtelsevillkor. Enligt paragrafens 1 mom. bestämmer statsrådet vilken egendom som ska överlåtas och värdet på egendomen samt villkoren för överlåtelsen. För överlåtelsen upprättas i enlighet med statsrådets fullmakt en särskild överlåtelsebehandling där de tillgångar som ska överlåtas preciseras. Statsrådet bestämmer också om andra arrangemang i anslutning till överlåtelse av egendom och bildande av aktiebolag.

Enligt paragrafens 2 mom. bestämmer statsrådet vilken del av egendomen som ska överlåtas mot aktier i trafikstyrningsbolaget. Apportegendom kan överföras då bolaget inleder sin verksamhet den 1 januari 2019.

Enligt paragrafens 3 mom. kan statens lån till trafikstyrningsbolaget stå utan säkerhet upp till det kapitalbelopp som motsvarar statens lån för egendom som vid tidpunkten för överlåtelsen har samband med trafiktelematikenhetens och kundservicecentrets funktioner vid närings-, trafik- och miljöcentralerna.

22 §. Beskattning. I 1 mom. föreskrivs det om de värden på anläggningstillgångar och andra tillgångar som utgör avskrivningsgrund för det övertagande bolaget. Bolagiseringen jämställs i sak med den verksamhetsöverlåtelse som avses i 52 d § i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet. Den verksamhet med trafikstyrnings- och trafikledningstjänster som har bolagiserats har dock inte varit skattepliktig näringsverksamhet inom närings-, trafik- och miljöcentralernas verksamhet, och därför behöver det inte särskilt anges att den nämnda bestämmelsen ska tillämpas på bolagiseringen. Vid bolagiseringen ska dock principerna om rörelseöverlåtelse iaktas i tillämpliga delar och kontinuitetsprincipen ska tillämpas.

Inte heller 52 d § 3 mom. i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet ska vara direkt tillämpligt på bolagiseringen. Enligt det momentet gäller att vid beskattningen av det övertagande bolaget räknas som avdragbar anskaffningsutgift för den överförda egendomen den vid beskattningen av det överlåtande bolaget oavskrivna delen av anskaffningsutgiften. Enligt förslaget föreskrivs det därför separat om de värden som det övertagande aktiebolaget, trafikstyrningsbolaget, kan göra avskrivningar på. Det aktiebolag till vilket funktionerna överförs är precis som alla andra aktiebolag skyldigt att betala skatt på alla sina inkomster. Eftersom det inte är motiverat att det övertagande aktiebolaget kan börja göra avskrivningar exempelvis till gängse värden, föreslås det att när medel som hänfört sig till den skattskyldiges tidigare skattefria verksamhet överförs till den beskattningsbara verksamheten ska bokföringsvärdet för finansierings-, omsättnings- eller anläggningstillgångar betraktas som anskaffningsutgift. Detta gäller all egendom som överförs till aktiebolaget, eftersom det inte går att påvisa tidigare oavskrivna anskaffningsutgifter i beskattningen för den egendom som överförs.

Till det övertagande bolaget överförs i samband med arrangemanget alla tillgångar, skulder och ansvarsförbindelser med anknytning till de funktioner som bolagiserats samt anställda.

I 2 mom. föreskrivs det om överlåtelseskatt som rör aktiebolaget under bildning. Enligt momentet ska aktiebolaget inte vara skyldigt att betala överlåtelseskatt på överlåtelse av fastighet eller värdepapper i samband med överlåtelse som avses i 19 och 20 §. Den föreslagna skattefriheten motsvarar till sin omfattning skattefriheten enligt 43 § 1 mom. i lagen om överlåtelseskatt. Något ansökningsförfarande enligt bestämmelsen behövs dock inte, eftersom det kan anses vara klart att villkoren för skattefrihet är uppfyllda i detta fall.

23 §. Ansvar för förbindelser. I paragrafens 1 mom. föreskrivs att trafikstyrningsbolaget svarar för låne-, borgens-, upphandlings- och leveransavtal samt för övriga förbindelser som närings-, trafik- och miljöcentralerna i samband med trafiktelematikenhetens och kundservicecentrets uppgifter under sin verksamhet har ingått eller åtagit sig och som gäller egendom och affärsverksamhet som har överlåtits till trafikstyrningsbolaget.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att eftersom gäldenären kan bytas endast med borgenärens samtycke ska staten fortfarande vara sekundärt ansvarig för sådana förpliktelser som uppkommit före grundandet och om vilka det inte avtalas något annat. Genom bestämmelsen säkerställs kontinuiteten i verksamheten och tjänsterna i samband med bolagiseringen.

24 §. Verksamhetens kontinuitet i förvaltningsärenden. Enligt paragrafens 1 mom. är förvaltningsbeslut och förvaltningsprocessuella beslut om rättigheter, förmåner och skyldigheter som hänför sig till egendom och affärsverksamhet som närings-, trafik- och miljöcentralerna överlätit till trafikstyrningsbolaget i kraft på så sätt att de utan något särskilt beslut avser egendom och affärsverksamhet som överläts till trafikstyrningsbolaget. Bolaget är således i samma ställning som den helhet som överläts från närings-, trafik- och miljöcentralerna skulle ha varit.

Enligt paragrafens 2 mom. ska trafikstyrningsbolaget i anhängiga förvaltningsärenden, i ett förvaltningsförfarande och ett förvaltningsprocessuellt förfarande utan något särskilt beslut träda in i stället för närings-, trafik- och miljöcentralerna. Momentet innebär att kontinuiteten i förvaltningsförfarandet och det förvaltningsprocessuella förfarandet för tydlighetens skull är tryggad också i anhängiga ärenden.

7 kap. Särskilda bestämmelser

25 §. Tillämpning av bestämmelserna om det temporära beredningsorganet. I paragrafen föreslås en bestämmelse som hänvisar till lagen om införande av landskapslagen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om ordnande av räddningsväsendet och gäller tillämpning av bestämmelserna om landskapets temporära beredningsorgan. Momentet förtydligar att bestämmelserna i 9 § i den lagen också ska tillämpas på information som innehas av Trafikledsverket eller utvecklings- och förvaltningscentret. Genom denna hänvisning säkerställs att det temporära beredningsorganet ska få tillräckligt information för sina uppgifter.

26 §. Övergångsbestämmelser som gäller ändringssökande. Paragrafen innehåller övergångsbestämmelser om ändringssökande. Ändring i ett beslut som har fattats före ikraftträdandet av denna lag söks enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Med beslut avses förvaltningsbeslut, beslut med anledning av begäran om omprövning samt beslut som en besvärmyndighet har fattat i ett ärende. Därmed ska ändring i beslut som fattats innan reformen trätt i kraft sökas enligt det tidigare rättsläget, även om till exempel besvär anförs först 2021.

På motsvarande sätt ska på sökande av ändring i ärenden som är anhängiga vid domstol när lagen träder i kraft tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Detta innebär att dessa bestämmelser fortfarande ska tillämpas vid sökande av ändring i beslut som grundar sig på de upphävda bestämmelserna.

Om en domstol däremot upphäver ett beslut som har fattats före lagens ikraftträdande och återförvisar ärendet att i sin helhet behandlas på nytt, ska ärendet behandlas och avgöras enligt denna lag. Därmed behandlas till exempel ett kommunalt beslut om en uppgift som överförs till landskapet på nytt i landskapet och enligt den lagstiftning som trätt i kraft 2021.

27 §. Beredningen av samarbetet mellan landskapen. Ett sådant avtal om väghållningsområden som avses i 15 g § i den föreslagna lagen om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar ska vara i kraft och kunna tillämpas första gången den 1 januari 2021, då landskapen övertar ansvaret för de väghållningsuppgifter som enligt lagen överförs till dem.

Kommunikationsministeriet ska innan uppgifterna överförs kunna försäkra sig om att ett avtal om samarbete över landskapsgränserna finns och att det uppfyller de krav på skötseln av väghållningsuppgifter som anges i 15 g 2 mom. Dessutom måste landskapen ha tillräckligt med tid att organisera uppgifterna efter det att avtalet godkänts eller, om landskapen inte kan enas om ett samarbete, efter det att statsrådets beslut och det kompletterande avtalet mellan landskapen godkänts. I paragrafen föreskrivs därför att landskapen ska bereda och godkänna det första samarbetsavtalet och sända det till kommunikationsministeriet och Trafikledsverket för

kännedom senast den 29 februari 2020. På avtal om väghållningsområden ska till övriga delar tillämpas vad som föreskrivs i 1 b kap. i lagen om trafiksystem och landsvägar. Detta betyder bland annat att landskapen ska bereda ministeriet och Trafikledsverket i egenskap av väghållare tillfälle att yttra sig om avtalet senast åtta veckor innan det godkänns. Den tidtabell som föreslås i paragrafen ska tillämpas endast på de första avtalen om väghållningsområden. På ändringar i avtal om väghållningsområden och på eventuella nya avtal som ersätter gamla ska den tidtabell som anges i 1 b kap. i lagen om trafiksystem och landsvägar tillämpas.

För att det ska kunna säkerställas att avtalen ingås och uppgifterna organiseras inom den tidtabell som nämns ovan bör beredningen av avtalen inledas i de temporära beredningsorganen efter det att landskapslagen har stadfästs och trätt i kraft. Resultaten av denna beredning överförs enligt förslaget på landskapens beredningsansvar efter att de inlett sin verksamhet.

28 §. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser. I 1 mom. föreskrivs om lagens ikraftträdande. Denna införandelag avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Dessutom föreskrivs i 1 § att de lagar som anges i paragrafen ska träda i kraft först den 1 januari 2021. Uppgiftsöverföringarna, personalöverföringarna och egendomsarrangemangen ska enligt förslaget genomföras den 1 januari 2021.

I 2 mom. föreskrivs att rätten att få information enligt 318 § 2 mom. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation gäller närings-, trafik- och miljöcentralerna fram till dess att lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna har upphävts.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I 15 e § i lagen om trafiksystem och landsvägar ingår ett bemyndigande att utfärda förordning med stöd av vilket det genom förordning av statsrådet får utfärdas närmare bestämmelser om förfarandet för utarbetandet och för uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Avsikten är att i denna proposition utvidga bemyndigandet att utfärda förordning till att gälla också förfarandet för utarbetandet och för uppföljningen av landskapets trafiksystemplan. I lagens 100 § 2 mom. stryks Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter om den beredningsplanering som krävs av väghållaren och närings-, trafik- och miljöcentralen i anslutning till förberedelserna för undantagsförhållanden och störningar på landsvägar. I stället föreskrivs att det genom förordning av statsrådet får utfärdas närmare bestämmelser om den beredningsplanering som krävs av Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och landskapen för att säkerställa att förberedelserna är enhetliga i hela landet och att de tillgodoser de behov som gäller undantagsförhållanden och störningar i de normala förhållandena på landsvägar. Detta bemyndigande att utfärda förordning är i större utsträckning förenat med säkerställandet av statens försörjningsberedskap och funktionssäkerhet, förmågan att förutse beredningsförmågan samt skötseln av statens trafikledsegendom.

3 Ikraftträdande

Införandelagen och 42 § 5 mom. 4 punkten i lagen om trafiksystem och landsvägar föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har antagit dem. I införandelagen föreskrivs huvudsakligen om ikraftträdandet av de övriga lagarna, och enligt den föreslås lagarna träda i kraft den 1 januari 2021.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Demokrati

RP 289/2018 rd

Med stöd av 2 § i grundlagen hör principen om demokrati till statsskickets grunder. Enligt den principen ska all offentlig maktutövning ha demokratisk grund (GrUU 67/2014 rd). Bestämmelserna om demokrati i 2 § i grundlagen har nära samband även med 14 § i grundlagen, i vilken det föreskrivs om rösträtt och rätt till inflytande. I landskapens uppgifter ska kravet på demokrati tillgodoses via direkta val, dvs. landskapsval. I fortsättningen kommer landskapens uppgifter att inbegripa trafiksystemplanering och landskapen kommer att delta i väghållningsbesluten genom planen för väghållning och trafik, avtalet om väghållning och väghållningen inom landskapens väghållningsområden. På så sätt förstärks demokratin inom trafiksystemplaneringen och väghållningen. Också möjligheterna till inflytande ökar, särskilt genom möjligheten att påverka den riksomfattande trafiksystemplaneringen.

Rättsstatsprincipen och förvaltningens lagbundenhet

Enligt 2 § 3 mom. i grundlagen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag, och i all offentlig verksamhet ska lag noggrant iakttas. Iakttagandet av rättsstatsprincipen förutsätter att den som utövar offentlig makt alltid ska ha en behörighetsgrund som i sista hand återgår på en av riksdagen stiftad lag (RP 1/1998 rd, s. 75 och GrUU 29/2013 rd, s. 2/I). En myndighet kan således inte ha behörighet att utöva offentlig makt, om behörigheten saknar uttryckligt stöd i rättsordningen.

Utgångspunkten är att det alltid ska framgå av lag vilken myndighet som är behörig (GrUU 67/2010 rd, s. 5). Grundlagsutskottet har i praktiken förhållit sig återhållsamt till möjligheten att avvika från bestämmelserna om behörig myndighet. Utskottet har särskilt när det gäller bestämmelser som har kopplingar till de grundläggande fri- och rättigheterna ansett att den behöriga myndigheten entydigt eller annars exakt ska framgå av lagen eller att åtminstone utgångspunkterna för myndigheternas behörighetsförhållanden och villkoren för att delegera behörighet framgår tillräckligt exakt av lagen (GrUU 49/2014 rd, s. 4/II, GrUU 32/2012 rd, s. 6, GrUU 21/2009 rd, s. 4–5, GrUU 19/2009 rd, s. 3–4, GrUU 3/2009 rd, s. 4, GrUU 51/2006 rd, s. 9, GrUU 24/2006 rd, s. 2–3, GrUU 18/2004 rd, s. 2, GrUU 17/2004 rd, s. 2, GrUU 65/2002 rd, s. 4, GrUU 47/2001 rd, s. 3, GrUU 45/2001 rd, s. 5, GrUU 21/2001 rd, s. 4, GrUU 7/2001 rd, s. 4). En myndighet kan sålunda inte genom lag ges helt gränslösa befogenheter att överföra sina uppgifter eller behörigheter till en annan myndighet (GrUU 9/2014 rd, s. 3; GrUU 61/2010 rd, s. 5 – jfr GrUU 11/2002 rd, s. 6–7; GrUU 35/2008 rd, s. 3, GrUU 14/2008 rd, s. 3, GrUU 8/2006 rd, s. 4, GrUU 19/2005 rd, s. 8, GrUU 11/2004 rd, s. 2, GrUU 14/2003 rd, s. 3, GrUU 72/2002 rd, s. 2–3, GrUU 52/2001 rd, s. 5, GrUU 29/2013 rd, s. 2, GrUU 55/2005 rd, s. 3, GrUU 47/2005 rd, s. 5–6).

I denna proposition föreslås att de väghållningsuppgifter som landskapen tilldelas delvis ska organiseras genom avtalsarrangemang mellan staten och landskapens samarbetsområde. I lagen ska emellertid föreskrivas om de grundläggande lösningarna när det gäller uppgiftsfördelningen mellan staten och landskapen. Med andra ord kommer befogenheterna att sköta uppgifter inte enbart att följa av avtal. Dessutom innehåller den föreslagna lagen bestämmelser om vad avtalet mellan staten och landskapen ska innehålla. De föreslagna avtalsarrangemangen och den utövning av offentlig makt som de innebär bygger således på lag, och lagen innehåller från grundlagens synpunkt tillräckligt exakta bestämmelser om avtalsförfarandet, vilka myndigheter som ansvarar för uppgifterna och om innehållet i avtalen.

I lagen föreskrivs om flera av landskapens uppgifter som ska skötas i samarbete inom väghållningsområdena. Väghållningsområdena utgör emellertid inte separata juridiska personer, vilket innebär att det i sista hand är landskapen som kommer att ansvara för uppgifterna i fråga. Landskapen kan enligt förslaget inom ramen för de samarbetsformer som avses i den föreslagna landskapslagens 8 kap. avtala om ansvarsfördelningen mellan landskapen i samarbets-

avtalen om väghållningsområdena. Arrangemanget kan anses vara tillräckligt exakt från grundlagens synpunkt.

Grundläggande fri- och rättigheter

Enligt 21 § 2 mom. i grundlagen ska garantier för god förvaltning tryggas genom lag. Begreppet god förvaltning får sin innebörd av 21 § i dess helhet. Därmed avses dels de i paragrafens 1 mom. nämnda kraven att ärenden ska behandlas utan ogrundat dröjsmål och av en behörig myndighet och dels också den förteckning över delmomenten i en god förvaltning som framgår av 2 mom. I bestämmelsen räknas upp de viktigaste delmomenten i en god förvaltning, dvs. offentligheten vid handläggningen, rätten att bli hörd, rätten att få motiverade beslut och rätten att söka ändring. Enligt 14 § 4 mom. i grundlagen ska det allmänna även främja den enskildes möjligheter att delta i samhällelig verksamhet och att påverka beslut som gäller honom eller henne själv.

Många av propositionens förslag kommer att öka öppenheten och offentligheten när det gäller förfarandena för väghållning och utvecklingen av trafiksystemet samt individens möjligheter att påverka dessa förfaranden. Också i fråga om landskapens trafiksystemplanering ska alla beredas tillfälle att komma med synpunkter på utkastet. På samma sätt synliggörs riktlinjerna för och finansieringen av väghållningen samt de valda prioriteringarna inom dessa i större utsträckning till följd av förfarandet som gäller väghållningsavtalet samt planen för väghållning och trafik. Detta bidrar till att främja en god förvaltning.

Delegering av lagstiftningsbehörigheten

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan förordningar utfärdas med stöd av ett bemyndigande i lag. Förordningar får utfärdas av presidenten, statsrådet och ministerierna. En förutsättning för utfärdande av förordning är att det i lag finns både grundläggande bestämmelser om saken och ett bemyndigande. När det gäller ärenden som hör till lagstiftningens område kan genom förordningen endast utfärdas närmare bestämmelser. Genom förordning kan utfärdas bestämmelser också om annat, om det i lag föreskrivs om ett bemyndigande att utfärda förordning. På grund av det parlamentariska ansvaret ska en sådan förordning utfärdas av statsrådet, om inte något annat särskilt föreskrivs i lag. Utgångspunkten är den att statsrådets allmänna sammanträde utfärdar förordningar om vittsyftande och principiellt viktiga ärenden samt om andra ärenden vilkas betydelse kräver det. Ministerierna kan bemyndigas att utfärda förordning i fråga om ärenden av en mera teknisk karaktär samt i ärenden som har en mindre samhällelig och politisk betydelse (Regeringens proposition till riksdagen med förslag till ny Regeringsform för Finland, RP 1/1998 rd).

Enligt den princip som framgår av 80 § i grundlagen kan lagstiftningsbehörighet i allmänhet inte delegeras till en lägre myndighetsnivå än ett ministerium. Endast i undantagsfall kan behörighet att utfärda rättsnormer delegeras till en annan myndighet. I grundlagen föreskrivs om denna möjlighet att bemyndiga en annan myndighet att utfärda rättsnormer genom lag i vissa bestämda frågor (Grundlagsutskottets betänkande om revidering av grundlagen, GrUB 10/1998 rd). Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Dessutom ska tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande enligt grundlagen vara exakt avgränsat. Ett särskilt skäl att föreskriva om myndighets rätt att meddela föreskrifter föreligger bland annat när det är fråga om en sådan teknisk reglering av smärre detaljer (GrUU 52/2001 rd, GrUU 46/2001 rd) som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (GrUU 43/2000 rd). De ärenden som ett bemyndigande omfattar ska noggrant definieras i la-

gen. Bemyndigandet ska dessutom vara exakt avgränsat till sitt tillämpningsområde (RP 1/1998 rd).

I lagen om trafiksystem och landsvägar i denna proposition ingår ett bemyndigande att utfärda förordning. Avsikten är att i denna proposition utvidga bestämmelsen till att gälla också landskapens trafiksystemplaner. Till 15 e § i lagförslaget fogas ett omnämnande av landskapen och av att det genom förordning får utfärdas närmare bestämmelser om förfarandet för utarbetandet av planen och för uppföljningen av den. Genom bemyndigandet att utfärda förordning eftersträvas ett enhetligt genomförande av den riksomfattande planen och landskapets plan utan att landskapens rätt till självstyrelse äventyras.

I 100 § 2 mom. bemyndigas dessutom statsrådet att utfärda närmare bestämmelser om den beredningsplanering som krävs av Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och landskapen för att säkerställa att förberedelserna är enhetliga i hela landet och att de tillgodoser de behov som gäller undantagsförhållanden och störningar i de normala förhållandena på landsvägar. Avsikten med denna bestämmelse är att sörja för att förberedelserna är enhetliga inom trafikledsnätet.

Enligt 80 § i grundlagen ska genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om begränsningar av och grunder för de grundläggande rättigheterna. Genom de bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter som föreslås i propositionen regleras inte grunderna för individens rättigheter, skyldigheter eller grundläggande rättigheter.

Regional självstyrelse

De centrala elementen i den kommunala självstyrelsen är enligt 121 § i grundlagen självstyrelse för kommunens invånare, genom lag utfärdade bestämmelser om de allmänna grunderna för kommunernas förvaltning och kommunernas uppgifter samt beskattningsrätten. I grundlagens 121 § 4 mom., som gäller självstyrelse på större förvaltningsområden än kommuner, har det inte på samma sätt som i fråga om den kommunala självstyrelsen föreskrivits om de centrala elementen i självstyrelsen. Enligt grundlagen ska bestämmelser om det centrala i självstyrelsen utfärdas genom lag. Vilka elementen inom landskapens självstyrelse är kan granskas med hjälp av den kommunala självstyrelsen.

Grundlagens 121 § är baserad på grundlagsutskottets etablerade praxis som utformades redan då regeringsformen var i kraft. Enligt den praxisen innebär den kommunala självstyrelsen att kommuninvånarna har rätt att besluta om sin kommuns förvaltning och ekonomi (statsändelsystemet och den kommunala självstyrelsen, bland annat GrUU 16/2014 rd och GrUU 40/2014 rd). Självstyrelsen innebär vidare att kommuninvånarna har rätt till förvaltningsorgan som de själva valt (RP 1/1998 rd, s. 175/II och GrUU 63/2014 rd, s. 2/II). Det går inte att genom vanliga lagar göra sådana ingrepp i självstyrelsens mest centrala särdrag att den urholkas i sak (GrUU 20/2013 rd, s. 5–7, GrUU 22/2006 rd, s. 2/II och GrUU 31/1996 rd, s. 1/I).

Grundlagsutskottet har ändå i sin praxis ansett det vara möjligt att genom vanlig lag föreskriva om tvångssamkommuner och motsvarande kommunala samarbetsorgan, även om det i någon mån inskränker kommunernas självstyrelse att de genom lag förpliktas att medverka i en samkommun. När utskottet har bedömt arrangemangen för ett påtvingat kommunalt samarbete har det exempelvis tagit fasta på samverkansuppgifternas överkommunala karaktär, en rationell organisering av uppgifterna och det faktum att beslutsmekanismen inte ger någon enskild kommun möjlighet att få ensidig bestämmanderätt (GrUU 22/2006 rd, s. 2/II och s. 3–4, GrUU 65/2002 rd, s. 2–3 och GrUU 32/2001 rd, s. 2/II). En annan sak som har tillmätts betydelse är om arrangemanget väsentligt har inskränkt de deltagande kommunernas allmänna

verksamhetsområde (GrUU 65/2002 rd, s. 3/II och GrUU 11/1984 rd, s. 2/II). Grundlagsutskottet har inte heller, med beaktande av särdragen i landskapens självstyrelse, ansett det vara problematiskt att inrätta landskap och att landskapen enligt propositionen om ordnande av social- och hälsovården åläggs samarbetsförpliktelser, men utskottet förutsätter att det tillräckligt exakt på lagnivå föreskrivs om bildandet av samarbetsområden och om statens rätt att styra samarbetet (GrUU 26/2017 rd).

Grundlagsutskottet har ansett det vara problematiskt att öka uppgifterna för kommunernas samverkansorgan i en sådan utsträckning och på ett sådant sätt att detta väsentligen påverkar medlemskommunernas förvaltning och äventyrar den med den kommunala självstyrelsen sammanhängande principen att kommunens beslutanderätt ska utövas av organ som kommuninvånarna själva har valt (GrUU 65/2002 rd, s. 3 och GrUU 11/1984 rd, s. 2/II). Utskottet har i fråga om frivilligt kommunalt samarbete inom regionerna konstaterat (GrUU 11a/1984 rd, s. 2/I) att det med hänsyn till demokratiprincipen i den kommunala självstyrelsen som värnas i grundlagens 121 § vore besvärlig om kommunal beslutanderätt och kommunala uppgifter i stor skala överfördes till ett regionalt organ. Utskottet anser att denna synpunkt gäller och i sista hand inskränker kommunernas möjlighet att enligt kommunallagen överföra sina uppgifter till samkommuner (GrUU 37/2006 rd, s. 5/II, GrUU 22/2006 rd, s. 2 och GrUU 65/2002 rd, s. 3/I).

Statsrådets bestämmanderätt i fråga om den kommunala självstyrelsen är en betydelsefull omständighet med tanke på kommunernas självstyrelse. Det har inte ansetts att sådan bestämmanderätt strider mot den grundlagsfästa kommunala självstyrelsen när statsrådets behörighet har begränsats av andra bestämmelser i lag om samverkan och av de allmänna rättsprinciperna inom förvaltningen och då statsrådets beslut har varit överklagbara och gällt endast till dess att kommunerna har kommit överens om samarbetet. Bestämmelserna om statsrådets behörighet måste dock vara tillräckligt exakta (GrUU 20/2013 rd, s. 5–6, GrUU 21/2009 rd, s. 4/II och GrUU 32/2001 rd, s. 3/I). Grundlagsutskottet har i sin praxis betonat att man när man lagstiftar om nya uppgifter också måste se till att kommunerna har faktiska möjligheter att klara av dem (GrUU 41/2014 rd, s. 3/II, GrUU 36/2014 rd, s. 3, GrUU 34/2013 rd, GrUU 30/2013 rd, s. 5, GrUU 42/2010 rd, s. 5/II, GrUU 29/2009 rd, s. 2, GrUU 50/2005 rd, s. 2/I, och GrUU 41/2002 rd, s. 3/II).

Enligt den föreslagna lagen ska staten kvarstå som väghållare och staten företräds då av Trafikledsverket, tidigare Trafikverket. Det är också staten som fortsättningsvis är ägare till landsvägarna. Staten kommer också i fortsättningen att i sista hand ansvara för väghållningen. I väghållningen ingår också förvaltning av statens egendom. Finansieringen av väghållningen ordnas som särskild finansiering vars användning i landskapen kommer att styras i enlighet med avtal om väghållning mellan väghållningsområdet och väghållaren.

Landskapens självstyrelse kan parallellt med kommunernas självstyrelse framför allt anses innebära att landskapsinvånarna har rätt att besluta om landskapets förvaltning och ekonomi. I fråga om väghållningen kommer landskapen emellertid inte att självständigt kunna besluta hur de finansiella resurserna används eller om väghållningsåtgärderna och hur de ordnas, vilket innebär att landskapens handlingsutrymme när det gäller beslut om finansiering och andra frågor kommer att vara synnerligen begränsat. Väghållningen kommer i fortsättningen att i enlighet med den föreslagna lagen att vara en delad uppgift mellan staten och landskapens samarbetsområden. Det är staten som står för kostnaderna och som också i sista hand bär ansvaret. Avtalsförfarandet som enligt förslaget innebär att man avtalar om finansieringen och ordnandet av väghållningen och som landskapen för sin del kan påverka, kan anses vara godtagbart med tanke på landskapens självstyrelse. Landskapens självstyrelse begränsas också av de normgivningsbemyndigandena i fråga om väghållningen. Bemyndigandena ska dock framför allt gälla förvaltning av statens egendom och fokusera på tekniska och kvalitativa frågor avse-

ende landsvägar och väghållning. Bemyndigandena har inte någon betydelse för hur landskapens förvaltning organiseras i övrigt.

Enligt 7 § 1 mom. i landskapslagen får organiseringen av uppgifterna genom lag samlas på ett eller flera landskap, om det är nödvändigt för att förbättra kvaliteten och tillgången på tjänster, främja tillgodoseendet av språkliga rättigheter eller garantera tillräckliga personalresurser och andra resurser eller tillräcklig särskild expertis som behövs för den berörda uppgiften eller om det är nödvändigt av någon annan motsvarande och grundad anledning. I 15 f § i det lagförslag som gäller lagen om trafiksystem och landsvägar föreskrivs att landskapen ska ingå avtal om samarbetet för skötseln av de väghållningsuppgifter som de ansvarar för inom högst nio väghållningsområden. Avsikten med samarbetskyldigheten är att se till att väghållningen sköts kostnadseffektivt, enhetligt, sakkunnigt och långsiktigt samt att landsvägarnas service-nivå är tillräckligt hög och att kundernas behov beaktas. Landskapen ska själva besluta om samarbetsformerna på det sätt som föreskrivs i 8 kap. i landskapslagen.

Den samlade väghållningen sker över landskapsgränserna och den ska beakta dels nationella aspekter och dels regionala aspekter, ofta i ett mer omfattande perspektiv än inom ett landskaps administrativa gränser. Det är ändamålsenligt att förplikta landskapen att utföra väghållningsuppgifter i samarbete så att det går att säkerställa behövliga resurser och tillräcklig expertis oberoende av de administrativa gränserna. Samarbetet ordnas, i enlighet med landskapslagens bestämmelser om formerna för landskapens frivilliga samarbete, på det sätt som landskapen kommer överens om. Beslutsmekanismen vid samarbetet ger således inte något enskilt landskap möjlighet att få ensidig bestämmanderätt.

Enligt 15 h § i det lagförslag som gäller lagen om trafiksystem och landsvägar får statsrådet utfärda behövliga föreskrifter om landskapens samarbete för skötseln av väghållningsuppgifterna, om landskapen inte kommer överens om saken. Med andra ord kan statsrådet, i stället för den rätt att avtala om saken som landskapen har enligt 15 f §, då ensidigt bestämma hur samarbetet ska organiseras, vilket har betydelse med tanke på landskapens självstyrelse.

Statsrådets bestämmanderätt begränsas ändå av de krav som föreskrivs i 15 f § gällande landskapens samarbete och av 15 h § 2 mom. där det föreskrivs vilka ärenden statsrådet får fatta beslut om. Bestämmanderätten begränsas även av de allmänna rättsprinciperna inom förvaltningen. Statsrådets beslut ska senare kunna ersättas med ett sådant avtal mellan landskapen som avses i 15 f §. Vid beredningen av statsrådets beslut ska de landskap höras som beslutet gäller. Beslutet ska vara överklagbart. Det kan således inte anses att statsrådets bestämmanderätt avsevärt begränsar landskapens självstyrelse.

Med tanke på en konstitutionell bedömning av regleringen har det betydelse att det föreslagna avtalsförfarandet inte ger ett enskilt landskap en ställning som möjliggör bestämmanderätt (jfr GrUU 67/2014 rd och GrUU 37/2006 rd samt de utlåtanden som nämns där).

Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Enligt motiveringen till grundlagen ska begreppet offentliga förvaltningsuppgifter i samband med grundlagens 124 § förstås i en relativt vidsträckt bemärkelse, så att det omfattar uppgifter som till exempel hänför sig till verkställigheten av lagar samt beslutsfattande om enskilda personers och sammanslutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner (RP 1/1998 rd, s. 61 och 179).

Grundlagsutskottet har i sin praxis vid tolkningen av begreppet offentliga förvaltningsuppgifter för det första uppmärksammat vissa uppgifters karaktär och särdrag. Det har också tillmätts betydelse huruvida det finns lagbestämmelser om uppgiften, liksom huruvida en viss aktör vid skötseln av uppgiften omfattas av en myndighets beslut, styrning eller övervakning. Uppmärksamhet har också fästs vid vilka rättsverkningar uppgiften och de anknytande besluten ger (se till exempel GrUU 5/2014 rd, GrUU 53/2014 rd). Enligt grundlagsutskottets praxis behöver en uppgift inte nödvändigtvis innebära utövning av offentlig makt för att räknas som en offentlig förvaltningsuppgift. Till exempel är rådgivningen trots sin handledande funktion en offentlig förvaltningsuppgift, eftersom 8 § i förvaltningslagen föreskriver att rådgivning hör till myndigheternas lagstadgade uppgifter. Utskottet har i sin praxis ansett att andra än myndigheter genom avtal kan anförtros uppgifter där de biträder myndigheter, om det grundar sig på lag (se till exempel GrUU 47/2005 rd, s. 6/I). Offentliga förvaltningsuppgifter kan med stöd av grundlagens 124 § således anförtros andra än myndigheter också genom ett avtal som ingås med stöd av lag.

I sin tolkningspraxis har grundlagsutskottet ansett att det för att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning ska anses vara uppfyllda i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen krävs att ärendena behandlas i enlighet med de allmänna förvaltningslagarna och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar (GrUU 33/2004 rd, s. 7, GrUU 46/2002 rd, s. 9). Det är dock inte längre nödvändigt att med anledning av grundlagens 124 § ta in hänvisningar till allmänna förvaltningslagar i lag (GrUU 11/2006 rd, s. 3). Om en hänvisning av tydlighetsskäl ändå anses vara behövlig, måste den vara omfattande för att e contrario-tolkning ska kunna undvikas (GrUU 42/2005 rd, s. 3).

Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att skötseln av i grundlagens 124 § avsedda offentliga förvaltningsuppgifter i princip förutsätter att de fysiska personer som sköter uppgifterna handlar under tjänsteansvar (GrUU 8/2014 rd, s. 5/I, GrUU 29/2013 rd, s. 2, GrUU 18/2007 rd, s. 6/II, GrUU 20/2006 rd, s. 2/II, GrUU 33/2004 rd, s. 7/II).

Grundlagsutskottet har i sin etablerade utlåtandep Praxis betonat att kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor och att det måste bedömas från fall till fall om kravet uppfylls (t.ex. GrUU 44/2016 rd, s. 5, GrUU 16/2016 rd, s. 3, GrUU 12/2014 rd, s. 2/II). Huruvida kravet på ändamålsenlighet uppfylls måste bedömas från fall till fall varje gång en offentlig förvaltningsuppgift föreslås bli anförtrodd någon utanför myndighetsorganisationen (GrUU 44/2016 rd, s. 5).

I sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls har grundlagsutskottet vägt in bland annat den specialkompetens eller de resurser som behövs för uppgifterna (GrUU 29/2013 rd, s. 2, GrUU 37/2010 rd, s. 4/II), ett ökat servicebehov (GrUU 11/2004 rd, s. 2/I), servicens flexibilitet (GrUU 6/2013 rd, s. 2/II) och effektiviteten i verksamheten (GrUU 3/2009 rd, s. 4/II). Kravet på ändamålsenlighet handlar inte enbart om ekonomisk ändamålsenlighet, även om det på behörigt sätt måste fästas adekvat hänseende vid de ekonomiska konsekvenserna (GrUU 11/2006 rd, s. 2–3). Det har också betydelse om myndighetens personella resurser räcker till (GrUU 23/2013 rd, s. 3, 6/2013 rd, s. 2/II).

Enligt förslag till ändring av lagen om Trafikledsverket får verket avtala med landskapet eller väghållningsområdet om överföring av sådana uppgifter som rör tillstånd inom väghållningen. Dessutom får verket med stöd av ett avtal ge landskapet eller kommunen i uppgift att sköta offentliga uppgifter i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om flyttning av fordon (828/2008). Dessa uppgifter är av teknisk och regional natur och de innebär inte betydande utövning av offentlig makt. I sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls ska Trafikledsverket också väga in konsekvenser för kostnader och behandling. De föreslagna bestämmelserna uppfyller kravet i 124 § i grundlagen (731/1999) att offentliga förvaltningsupp-

RP 289/2018 rd

gifter kan anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Grundlagsutskottet har konstaterat att det inte är oproblematiskt att genom avtal föra över en förvaltningsuppgift som anförtrots en myndighet till en annan myndighet. Enligt grundlagens 21 § om att var och en har rätt att få sin sak behandlad av en domstol som är behörig enligt lag och enligt 2 § 3 mom. i grundlagen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag och lag noggrant ska iakttas i all offentlig verksamhet. När det främst är fråga om service som kan jämföras med offentlig förvaltningsuppgift har det dock inte funnits något hinder för en överföring (GrUU 11/2004 rd, s. 2.).*Sammanfattning*

Med stöd av vad som anförts ovan anses lagförslagen vara förenliga med grundlagens bestämmelser om demokrati, förvaltningens lagbundenhet, de grundläggande fri- och rättigheterna, överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter och regional självstyrelse. Därför anses det att lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

Lag

om ändring av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om flyttning av fordon (828/2008) 4–7 och 14 §,
av dem 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 739/2018, 5 § sådan den lyder i lagarna
729/2011 och 1508/2011, 6 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1508/2011 samt 14 § sådan
den lyder i lag 940/2018, som följer:

4 §

Skyldigheten att flytta fordon från olycksplatser

Ett fordonets ägare, innehavare och förare är skyldiga att utan dröjsmål och senast inom två dygn efter en trafikolycka flytta fordonet från olycksplatsen.

Har inte fordonet flyttats inom den tid som fastställts i 1 mom., är Trafikledsverket eller kommunen skyldig att göra en upplagsflyttning. Vid trafikolyckor som sker på enskilda vägar sköter kommunen upplagsflyttningar på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen.

Om fordonet står så att det äventyrar trafiksäkerheten, är polisen skyldig att flytta fordonet utan dröjsmål.

5 §

Flyttning med stöd av parkeringsbestämmelser

Har ett fordon parkerats på en väg i strid med en bestämmelse om parkering, får Trafikledsverket, kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning tidigast två dygn efter det att fordonet parkerats i strid med bestämmelsen.

Har ett fordon parkerats på ett privat område eller i terrängen i strid med en bestämmelse om parkering, utför kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren en närflyttning eller upplagsflyttning efter två dygn på motiverad begäran från området ägare eller innehavare.

Trots det som föreskrivs i 1 och 2 mom. får ett fordon flyttas utan dröjsmål, om det fordonet har felparkerats fem olika gånger i strid med en bestämmelse om parkering och det för dessa gärningar har påförts fem felparkeringsavgifter som är obetalda och i vilka ändring inte kan sökas.

Om fordonet har parkerats så att det äventyrar trafiksäkerheten, är polisen skyldig att flytta fordonet utan dröjsmål. Medför ett parkerat fordon betydande olägenhet för väganvändningen, får polisen, Trafikledsverket, kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning utan dröjsmål.

Har ett fordon i strid med 11 § 2 mom. i räddningslagen (379/2011) parkerats på en räddningsväg, får polisen eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning utan dröjsmål.

6 §

Flyttning på grund av arbete som utförs eller evenemang som ordnas inom vägområdet

RP 289/2018 rd

Medför ett parkerat fordon olägenhet för underhåll eller renhållning, reparations- eller byggarbeten inom vägområdet eller vid ett evenemang som med Trafikledsverkets eller kommunens tillstånd ordnas inom vägområdet, får Trafikledsverket eller kommunen utföra en närflyttning. På enskilda vägar sköter kommunen närflyttningen på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen.

Om det på förhand är känt att ett arbete eller ett evenemang ska ske inom vägområdet, ska flyttningen av fordon meddelas minst två dygn på förhand genom lämplig märkning på området eller genom ett meddelande. I exceptionella situationer eller efter myndighetens prövning kan fordon flyttas utan förhandsanmälan om att ett arbete ska utföras inom vägområdet.

Om en närflyttning av ett fordon inte kan utföras på grund av trafik eller utrymmesbrist eller av andra motsvarande orsaker, får en upplagsflyttning av fordonet utföras.

7 §

Flyttning av ett övergivet fordon

Om det utifrån ett fordons värde, skick och andra faktorer som kan konstateras utvändigt är uppenbart att fordonet är övergivet men inte är skrotfordon, är Trafikledsverket eller kommunen inom sitt område skyldig att flytta fordonet till ett upplag. Ett övergivet fordon på en enskild väg eller ett privat område flyttas av kommunen till ett upplag på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen eller innehavaren av det privata området. Bestämmelserna i denna paragraf gäller även flyttning på polisens begäran av ett övergivet fordon som omhändertagits av polisen.

14 §

Verkställighet och närmare bestämmelser

Kommunikationsministeriet ansvarar för den riksomfattande styrningen av de uppgifter som föreskrivs i denna lag.

Trafikledsverket kan med stöd av ett avtal ge landskapet eller kommunen i uppgift att sköta sådana offentliga uppgifter som enligt denna lag ankommer på verket eller själv överta offentliga uppgifter som enligt denna lag ankommer på landskapet eller kommunen.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

2.

Lag

om ändring av 76 och 80 § i luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i luftfartslagen (864/2014) 76 och 80 §, av dem 76 § sådan den lyder i lag 965/2018,
som följer:

76 §

Användning av flygplatser och andra områden

För start och landning med luftfartyg får användas endast flygplatser eller sådana områden som avses i 2 mom. Förbudet att använda andra områden gäller inte nödlägen, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer och inte heller start och landning med obemannade luftfartyg eller militära helikoptrar, andra statliga helikoptrar eller, vid räddningsflygningar, handräckningsflygningar och operativa flygningar, med helikoptrar som används för efterspanings- och räddningsverksamhet. I fråga om användning av landningsområden på fartyg för start och landning med helikoptrar föreskrivs särskilt.

För start och landning med luftfartyg får tillfälligt användas ett öppet vattenområde samt med samtycke av områdets ägare eller innehavare något annat land- eller vattenområde, även om området inte särskilt har organiserats för ett sådant ändamål. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov för säkerheten inom luftfarten behövliga föreskrifter om

- 1) tillfällig användning av land- och vattenområden,
- 2) dimensionering av och ytegenskaper hos områden som används av luftfartyg,
- 3) flyghinderbegränsningar,
- 4) andra omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning.

Bestämmelser om det samtycke av delägarlaget för ett samfällt mark- eller vattenområde som förutsätts för det tillstånd av mark- eller vattenområdets ägare eller innehavare som behövs för verksamhet enligt 2 mom. finns i lagen om samfälligheter (758/1989).

Om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller för att trafiken ska kunna löpa smidigt eller av skäl som hänför sig försvaret eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljökonsekvenser, kan Transport- och kommunikationsverket förbjuda användningen av andra områden än en flygplats eller begränsa användningen av ett område som avses i 2 mom. till luftfartygs starter och landningar. Transport- och kommunikationsverket ska höra det landskap som saken gäller samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller begränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken ska kunna löpa smidigt.

Landskapet kan årligen bevilja stöd för verksamhets-, underhålls- och investeringskostnader till trafikflygplatsers och flygplatsers utanför statens flygplatsnätbolag. Stöd kan beviljas enligt Europeiska unionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (2014/C 99/03) samt enligt EU kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget och dess förändringar. Bedömningen av om understödsanslaget är tillräckligt görs enligt landskapens fullmäktigeperioder. I bedömningen ska granskas trafikflygplatsers och flygplatsers behov av statsunderstöd, verkningarna som bidraget har åstadkommit, den uppskattade utvecklingen samt förhållandet till utvecklingen av den offentliga ekonomin.

80 §

RP 289/2018 rd

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas ska landskapet och kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 79 § avsedda ändringar av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan, ska kommunen och landskapet samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter och grannarna ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

3.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Transport- och kommunikationsverket 935/2018 2 § som följer:

2 §

Verkets uppgifter

Transport- och kommunikationsverket ska

- 1) främja trafik- och kommunikationssäkerheten samt den tekniska utvecklingen och störningsfriheten inom detta område,
- 2) sköta sådana uppgifter inom trafik, transport och elektronisk kommunikation som gäller reglering, tillstånd, godkännanden, register, tillsyn, kompetens och examina som avser verksamhetsområdet samt informationstjänster och statistikföring inom verksamhetsområdet,
- 3) begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken,
- 4) svara för ordnandet av sjökartläggningen,
- 5) utveckla och främja trafik-, transport- och kommunikationstjänsterna, utbudet av dessa tjänster och transport- och kommunikationsmarknadens funktionsduglighet samt sörja för uppgifter som avser användarnas och passagerarnas rättigheter,
- 6) främja digitaliseringen och automatiseringen inom transport och kommunikation och inom denna marknad samt skapa förutsättningar för experiment, undersökningar och innovationer som gäller trafik, transport och kommunikation,
- 7) utveckla verksamhetsförutsättningarna för offentlig persontrafik, godstrafik och logistik,
- 8) svara för den särskilda finansieringen av trafik- och transporttjänster i skärgården inom ramen för statsbudgeten,
- 9) planera användningen av radiofrekvenser, främja radiokommunikationen i tekniskt hänseende, utreda och undanröja störningar i radiokommunikationen, sköta marknadsövervakningen i fråga om radioutrustning, övervaka att villkoren för nätkoncessioner iakttas och sköta förvaltningen i fråga om radiotillstånd samt annan frekvensförvaltning,
- 10) sköta tillsynsuppgifter som gäller postverksamheten samt register- och tillsynsuppgifter som gäller domännamn,
- 11) sköta uppgifter som gäller statsbidrag och statsunderstöd samt beskattningsuppgifter som gäller trafik och transport,
- 12) svara för uppgifter som åligger den behöriga myndigheten för sjötrafikledning och, biträdd av den som tillhandahåller fartygstrafikservice, framställa aktuella lägesbilder över sjötrafiken för försvars- och säkerhetsmyndigheterna,
- 13) inom den egna verksamheten sörja för beredskapen för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden, främja och övervaka funktionssäkerheten i trafiksystemet och den elektroniska kommunikationen samt inom sitt verksamhetsområde stödja samhällets allmänna beredskap för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden.

Transport- och kommunikationsverket samordnar och övervakar beredningen och genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen och producerar och uppdaterar riksomfattande strategiska program, åtgärdshelheter och lägesinformation för trafiksystemets olika aktörer. Verket deltar i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder i egenskap av sakkunnig i fråga om transportservice, marknadens funktion, utnyttjande av information och främjande av automation. Verket deltar också i den regionala trafiksystemplaneringen tillsammans med landskapen, kommunerna, stadsregionerna och andra aktörer.

RP 289/2018 rd

Dessutom ska verket

- 1) meddela tekniska föreskrifter som gäller verksamhetsområdet, inom ramen för särskilt föreskriven behörighet,
- 2) delta i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde,
- 3) inom ramen för sina befogenheter ingå sådana internationella överenskommelser av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen.

Verket ska även sörja för andra sådana myndighetsuppgifter inom verksamhetsområdet som det har enligt särskilda bestämmelser.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

4.

Lag

om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 2, 3, 6, 8 och 11 §, 14 § finsk lydelse, 15, 15 b–15 h, 16, 17, 19 och 22 §, 23 § finsk lydelse, 24 §, 25 § finsk lydelse, 27, 27 a, 27 b, 30–32, 34–38 §, 39 § finsk lydelse, 40, 42, 42 a, 42 b, 43, 44, 45, 48, 49, 51, 52, 52 b, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69 §, 73 § finsk lydelse, 74, 75, 79–81, 83 §, 84 § finsk lydelse, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99 b, 100, 100 b, 101, 101 a, 102–105, 107, 108 och 108 a §,

av dem 2, 8, 15 b–15 h, 16, 17, 19, 22, 24, 34–38 §, 39 § finsk lydelse, 40, 43, 44, 45, 48, 49, 51, 52, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79–81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99 b, 100 b, 101, 101 a, 102, 104, 105, 107 och 108 § sådana de lyder i lag 572/2018, 3, 11, 15 d, 27, 27 a, 27 b, 30–32, 42, 42 a, 42 b, 52 b, 100, 103 och 108 a § sådana de lyder i lag 980/2018, 6 § sådana den lyder i lagarna 980/2018 och (/), 23 och 84 § sådana de lyder i lag 566/2016 och 73 § sådana den lyder delvis ändrad i lag 566/2016, samt

fogas till lagen en ny 1 b kap. och de ändrade 15 f–15 h § samt fogas till lagen nya 15 o–15 q och 99 c §, som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om trafiksystemplanering och trafiksystemplaner på riks- och landskapsnivå inom alla trafikformer och färd sätt.

Denna lag innehåller också bestämmelser om landsvägar och deras servicenivå och om väghållning och ordnande av uppgifter som gäller den, om avtal, styrning och andra arrangemang i anknytning till väghållning samt om de rättigheter och skyldigheter som staten, landskapen och övriga myndigheter har och om fastighetsägares och övriga sakägares rättsliga ställning.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *trafiksystem* den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikformer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser och information, samt av i lagen om transportservice (320/2017) avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken,

2) *väghållning* planering, byggande, underhåll och trafikförvaltning av landsvägar samt produktion och uppdatering av informationen kring dessa uppgifter,

3) *byggande* anläggande av ny väg och förbättring av väg,

4) *underhåll* skötsel och reparation av väg,

5) *väghållare* Trafikledsverket,

6) *väghållningsområde* ett område som fastställs genom ett samarbetsavtal mellan landskapen och inom vilket de väghållningsuppgifter som landskapen i området ska ansvara för sköts i enlighet med samarbetsavtalet,

RP 289/2018 rd

7) *avtal om väghållning* det avtal som ska ingås mellan väghållaren och landskapen för ordnandet av väghållningen;

8) *enskild väg* en enskild väg som avses i lagen om enskilda vägar (560/2018) samt en anslutning som kan jämföras med enskild väg och på vilken lagen om enskilda vägar inte tillämpas.

6 §

Landsvägsfärjor

Till en landsväg hör också färja med färjeled och färjeläge. En färja kan styras med hjälp av styrlinor eller annan ersättande anordning som Transport- och kommunikationsverket har godkänt (vajerfärja) eller vara en frigående färja (frigående färja). På frigående färjor tillämpas vad som föreskrivs om de ro-ro-passagerarfartyg som avses i 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar färjtrafikservice ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och bestämmelserna i 2 kap. i sjötrafiklagen (/), med undantag av bestämmelserna om kanaler och rörliga broar, och att han eller hon är förtrogen med innehållet i de bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 mom. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker. En vajerfärja ska genomgå första besiktning innan den sätts i trafik som finskt fartyg. En vajerfärja ska utöver första besiktning vid behov också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till övriga delar iaktas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor. Väghållaren beslutar om vajerfärjors bemanning.

Färjorna går i regel utan tidtabell. Av orsaker som har samband med trafiken eller på ansökan av ett landskap, en kommun eller någon annan myndighet eller aktör kan väghållaren besluta att en färja ska gå enligt tidtabell. I beslutet ska samtidigt anges grunderna för fastställandet av tidtabellen. Innan saken avgörs ska väghållaren ge dem som direkt berörs av färjtrafiken tillfälle att framföra sin åsikt i saken samt inhämta utlåtande av kommunen i fråga och vid behov också av andra myndigheter. Väghållaren ska kungöra beslutet, och tidtabellen ska läggas fram i omedelbar närhet av färjeläget.

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

8 §

Serviceområden som hör till landsväg

På ett parkeringsområde som avses i 5 § 1 mom. får placeras anläggningar, anläggningar och byggnader för kiosk samt på en rastplats även för kafé, restaurang, bränsledistribution, motorfordonsservice och annan service för vägtrafikanterna. Utöver vad som föreskrivs i markan-

vändnings- och bygglagen (132/1999) krävs det väghållarens samtycke för placering av anordningar, anläggningar och byggnader.

För placering av anordningar, anläggningar och byggnader på serviceområden som hör till en landsväg ska väghållaren vid behov ingå avtal om användningen av området, byggandet, producerandet av information, utövandet av affärsverksamhet och om eventuell ersättning till staten. Väghållaren ska för ingåendet av avtalet begära anbud från tillförlitliga, solida och yrkeskunniga företagare. Avtal ska ingås med den företagare som inom utsatt tid lämnat det anbud som med hänsyn till vad trafiken och turismen kräver samt den servicenivå som områdets användningsändamål förutsätter totalekonomiskt sett är förmånligast. Ett avtal får inte utan väghållarens samtycke överföras på någon annan.

11 §

Myndigheter som svarar för väghållningen

Trafikledsverket svarar för de uppgifter som ska skötas av ägaren till landsvägsnätet och för de riksomfattande uppgifterna inom väghållningen i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i denna lag.

Landskapen svarar inom sina respektive verksamhetsområden för skötseln av uppgifter inom väghållningen i enlighet med avtalet om väghållningen och på högst nio väghållningsområden. Trafikledsverket svarar dock för byggandet av viktiga projekt.

Trafikledsverket är det behöriga organ som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Transport- och kommunikationsverket är 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.

15 §

Fastigheter

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

1 a kap.

Trafiksystemplanering

15 b §

Den riksomfattande trafiksystemplanen

Kommunikationsministeriet ansvarar för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Planen godkänns av statsrådet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla en bedömning av trafiksystemets nu-läge och framtida verksamhetsmiljö, målen för trafiksystemet samt åtgärdsförslag för hur målen ska uppnås.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla ett program för en period på 12 år för statens, landskapens och kommunernas åtgärder. Programmet ska dessutom innehålla statens finansieringsplan för trafiksystemet. Programmet kan revideras vid behov.

RP 289/2018 rd

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla en bedömning av miljökonsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

Trafiksystemplanen ska vid ingången av varje regeringsperiod revideras och samordnas med planen för de offentliga finanserna samt vid behov revideras då planen för de offentliga finanserna ändras. Kommunikationsministeriet ska säkerställa samordningen av den riksomfattande trafiksystemplanen med de övriga riksomfattande planerna.

15 c §

Landskapets trafiksystemplan

I syfte att uppnå målen i den riksomfattande trafiksystemplanen och främja genomförandet av åtgärderna i den ska landskapet i samarbete med olika aktörer utarbeta en flerårig trafiksystemplan för sitt område. Landskapets trafiksystemplan får även innehålla andra specifika mål som gäller landskapet och följer av landskapets förhållanden samt åtgärder för att främja och utveckla trafikens och trafiksystemets effektivitet, trygghet och hållbarhet.

I landskapets trafiksystemplan framförs en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö i landskapets område samt målen och åtgärdsförslagen för uppnåendet av målen. Planen ska innehålla en bedömning av hur planen kan verkställas inom ramen för de tillgängliga ekonomiska resurserna samt av tidtabellen för genomförandet och av de övriga konsekvenserna av planen. Landskapet ska bedöma genomförandet och effekterna av trafiksystemplanen minst en gång under fullmäktigeperioden och vid behov revidera planen.

Landskapets trafiksystemplan ska samordnas med landskapets övriga planering, med landskapets detaljplan och med de trafiksystemplaner som utarbetas av de landskap som gränsar till dess område. Landskapet får även utarbeta en trafiksystemplan tillsammans med ett eller flera andra landskap. I planen ska hänsyn tas till planering av trafiksystem för de kommuner och stadsregioner som finns inom landskapets område. Planen kan utarbetas som en del av landskapets övriga strategiska planering.

Myndigheterna inom landskapets område ska i sin verksamhet ta hänsyn till landskapets trafiksystemplan.

15 d §

Förfarandet för beredningen av planerna

Kommunikationsministeriet ska bereda den riksomfattande trafiksystemplanen i samarbete med samtliga landskap och med de ministerier, myndigheter och andra aktörer som är centrala med tanke på planen. Utlåtande om utkastet till planen ska begäras från de ministerier, myndigheter och andra aktörer för vars verksamhetsområde eller uppgifter planen har en väsentlig betydelse.

Landskapet ska bereda landskapets trafiksystemplan i samarbete med statens trafikförvaltning, områdets kommuner, övriga landskap, myndigheter och övriga aktörer för vars verksamhetsområde trafiksystemplanen kan ha väsentlig betydelse. Landskapet ska begära utlåtande om utkastet till planen från områdets kommuner och från de ministerier, myndigheter, övriga landskap och andra instanser för vars verksamhetsområde eller uppgifter planen har väsentlig betydelse.

Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket ska delta i utarbetandet både av den riksomfattande trafiksystemplanen och av landskapets trafiksystemplan i enlighet med det som särskilt föreskrivs i lagen. Transport- och kommunikationsverket deltar i egenskap av sakkunnig i transportservice, en fungerande marknad, utnyttjande av information och främjande av automation i utarbetandet av trafiksystemplanen och åtgärderna. Trafikledsverket deltar i egenskap av sakkunnig i trafikledshållning och innehavare av trafikledsegendom i tra-

RP 289/2018 rd

fiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder som gäller trafiknäten samt i det samarbete som gäller markanvändningen. Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket deltar även i planeringen av kommunernas och stadsregionernas trafiksystem.

Den som svarar för beredningen av planen ska ge även andra instanser än de som avses i 1 och 2 mom. möjlighet att bekanta sig med de i de nämnda momenten avsedda planutkasterna och att framföra sina åsikter. Information om den möjligheten ges genom att offentliggöra en kungörelse på det sätt som anges i 108 §. Även om en godkänd plan och om motiveringarna samt hur utlåtanden och åsikter har beaktats ska kungöras offentligt på motsvarande sätt.

15 e §

Bemyndigande att utfärda förordning

Närmare bestämmelser om förfarandet för utarbetandet och för uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och landskapets trafiksystemplan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

1 b kap.

Ordnande av väghållning

15 f §

Väghållningsområden

Landskapen ska ingå avtal om samarbetet för skötseln av de väghållningsuppgifter som de har enligt denna lag för högst nio väghållningsområden på det sätt som föreskrivs i 8 kap. i landskapslagen (/). I samarbetsavtalet ska det avtalas om organisering av uppgifterna inom väghållningen och om fördelningen av behörighet och ansvar mellan landskapen inom väghållningsområdet.

Genom samarbetsavtalet ska säkerställas att

- 1) väghållningen är kostnadseffektiv, enhetlig, sakkunnig och långsiktig,
- 2) servicenivån enligt denna lag uppnås och kundernas behov i pendlingsregionerna beaktas, samt
- 3) de väghållningsområden som bildas är ändamålsenliga med avseende på geografin och deras storlek och även i övrigt.

Om landskapet kan ordna skötseln av väghållningsuppgifterna på egen hand så att kraven i 2 mom. uppfylls, kan det bilda ett väghållningsområde på egen hand förutsatt att väghållningsområdena sammanlagt inte är flera än nio.

15 g §

Avtal om väghållningsområde

Ett samarbetsavtal om ett väghållningsområde ska ingås tills vidare. Samarbetsavtalet träder i kraft vid ingången av det kalenderår som följer på det år då avtalet ingicks.

Landskapen ska bereda och godkänna samarbetsavtalet och delge det första godkända avtalet till kommunikationsministeriet och Trafikledsverket senast den 29 februari 2020. Nya och ändrade samarbetsavtal som har ingåtts senare ska delges till kommunikationsministeriet och Trafikledsverket senast den 30 augusti året före det år avtalen eller deras ändringar träder i kraft.

RP 289/2018 rd

Landskapen ska ge kommunikationsministeriet och väghållaren möjlighet att yttra sig om samarbetsavtalet senast åtta veckor innan det godkänns. Om kommunikationsministeriet anser att samarbetsavtalet inte uppfyller de krav som anges i 15 f § 2 mom., ska ministeriet och landskapen förhandla om saken.

15 h §

Ersättande av landskapens samarbetsavtal med beslut av statsrådet

Om landskapen inte kommer fram till ett avtal som avses i 15 f § eller inte når enighet i de förhandlingar som avses i 15 g § 3 mom., fattar statsrådet på föredragning av kommunikationsministeriet ett beslut om landskapens samarbete för skötseln av uppgifterna inom väghållningen.

Statsrådet kan fatta beslut om

- 1) väghållningsområden,
- 2) skötseln av uppgifterna genom ett sådant gemensamt organ som avses i 48 § i landskapslagen,
- 3) vilket landskap som är ansvarigt landskap enligt 48 § 1 mom. i landskapslagen samt om vad som i 49 § 1–3 punkten i den lagen anges i fråga om det gemensamma organet,
- 4) övrigt som gäller organiseringen av samarbetet och som behövs för att uppfylla de krav som avses i 15 f § 2 mom.

Statsrådet ska samtidigt bestämma om det förfarande genom vilket dess beslut kan ersättas med i 15 f § avsett avtal mellan landskapen.

Det beslut av statsrådet som avses i denna paragraf bereds vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen ska ministeriet höra de landskap som beslutet gäller samt andra ministerier och myndigheter.

15 i §

Ändringar som gäller väghållningsområden

Ett samarbetsavtal om ett väghållningsområde kan ändras, eller sägas upp för ingående av nytt avtal, högst en gång under landskapets fullmäktigeperiod, om det har skett en sådan väsentlig förändring i verksamhetsmiljön som påverkar väghållningsområdets verksamhet eller om ändringen eller uppsägningen och ingående av ett nytt avtal kan främja uppfyllandet av de krav som avses i 15 f § 2 mom.

På ändringar av samarbetsavtal och på ingående av nya samarbetsavtal tillämpas vad som i 15 g och 15 h § föreskrivs om samarbetsavtal och om ersättande av samarbetsavtal med beslut av statsrådet.

15 j §

Finansiering av väghållningen

Finansieringen av väghållningen specificeras landskapsvis enligt vägnätets och trafikens karaktär och andra omständigheter så att landsvägsnätets enhetlighet och skick säkerställs och kraven i 13, 13 a och 33 § uppfylls. Trafikledsverket anvisar finansiering till varje landskap och avsätter utifrån avtalen om väghållning finansiering att användas på respektive väghållningsområde av landskapen inom detta.

En del av anslaget för väghållningen inom bastrafikledshållningen i statsbudgeten reserverar Trafikledsverket för de riksomfattande uppgifterna inom väghållningen, till olika program och till akuta eller oförutsägbara reparationsbehov.

15 k §

Plan för väghållning och trafik

För varje landskap ska det varje fullmäktigeperiod utarbetas en plan för väghållning och trafik som ska ses över årligen och som behandlar kundbehov, vägunderhåll, regionala investeringar och finansieringen av dem samt planens konsekvenser och andra frågor som gäller landskapets väghållning. Planen kan även gälla andra omständigheter kring de trafikuppgifter som landskapet ansvarar för.

Planen för väghållning och trafik bereds av landskapet eller inom väghållningsområdet i enlighet med samarbetsavtalet mellan landskapen. Kommunerna i området ska ges möjlighet att yttra sig om utkastet till planen. Beslutet om godkännandet av planen fattas av det landskap som planen gäller.

15 l §

Avtal om väghållning

Väghållaren och landskapen inom väghållningsområdet bereder för väghållningsuppgifterna ett fyraårigt avtal om väghållning som ses över årligen.

I avtalet om väghållning ska avtalas om den finansiering som finns tillgänglig för skötseln av de uppgifter som enligt denna lag ankommer på landskapen inom väghållningsområdet och om fördelningen av finansieringen, om underhållsklasserna för landsvägarna, om de mål och tillvägagångssätt som gäller väghållningen, om beredskapsåtgärder, om ordnande av egenkontroll av väghållningen, om målen för verksamheten och ekonomin samt om rapporteringen och andra frågor som är viktiga för landskapets väghållning. Avtalet ska innehålla bestämmelser om den finansiering som avsatts för att användas av landskapen inom väghållningsområdet. Avtalet kan innehålla en separat del för varje landskap inom väghållningsområdet.

15 m §

Förfarandet vid avtal om väghållning

Väghållningsområdet ska bereda planerna för väghållning och trafik eller utkastet till planerna innan förhandlingarna om avtalet om väghållningen inleds med väghållaren. De planer för väghållning och trafik som landskapen inom väghållningsområdet utarbetar utgör utgångspunkten för förhandlingarna.

Avtalsförhandlingarna förs årligen på hösten. I avtalet avtalas det för det första året exakt om de ärenden som avses i 15 l § 2 mom. Avtalet ses över vid de årliga förhandlingarna och vid behov på grund av förändringar i verksamhetsmiljön.

Vid förhandlingarna ska representanter för väghållaren och väghållningsområdet vara närvarande i enlighet med avtalet mellan landskapen inom väghållningsområdet. Avtalet undertecknas av väghållarens representant och representanterna för landskapen inom väghållningsområdet.

Om en överenskommelse inte nås vid avtalsförhandlingarna mellan väghållaren och väghållningsområdet, ska kommunikationsministeriet, väghållaren och representanterna för väghållningsområdets representanter förhandla om saken.

15 n §

Ersättande av avtal om väghållning med beslut av statsrådet

Om väghållaren och landskapen inom väghållningsområdet inte uppnår ett avtal enligt 15 l § eller om enighet vid de förhandlingar som avses i 15 m § inte nås, fattar statsrådet på fördragning av kommunikationsministeriet ett beslut om de ärenden som enligt 15 l § 2 mom. ska avgöras genom ett avtal om väghållning.

Statsrådet ska samtidigt bestämma om det förfarande genom vilket statsrådets beslut kan ersättas med ett avtal om väghållning som ingås enligt 15 l § mellan väghållaren och landskapen inom väghållningsområdet. Statsrådets beslut gäller till utgången av det kalenderår under vilket avtal mellan väghållaren och väghållningsområdet ingås.

Det beslut av statsrådet som avses i denna paragraf bereds vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen ska ministeriet höra de landskap som beslutet gäller samt väghållaren och de övriga ministerier och myndigheter för vars verksamhetsområde väghållningen kan vara av väsentlig betydelse.

2 kap.

Planering av landsväg

15 o §

Uppgifter vid planering av landsväg

Planeringen av en landsväg innefattar en utredningsplan och en vägplan samt den projektbedömning enligt 15 p § och de planeringsgrunder enligt 15 q § som gäller dessa planer.

Landskapet ansvarar för utarbetandet av utredningsplanen och vägplanen i enlighet med vad som avtalats i samarbetsavtalet för väghållningsområdet.

Väghållaren kan dock åta sig att svara för utarbetandet av en utredningsplan eller vägplan som gäller ett viktigt projekt samt uppgifter som sammanhänger med planen. Vad som i denna lag föreskrivs för situationer där landskapet utarbetar utredningsplaner, vägplaner, projektbedömningar, planeringsgrunder och utvärderingar gäller även väghållaren när denne svarar för dessa uppgifter.

Vid utarbetandet av en utredningsplan och en vägplan samarbetar landskapet med områdets kommuner och övriga myndigheter. Planeringen ska grunda sig på landsvägens utvecklingsbehov, den riksomfattande trafiksystemplanen och landskapets trafiksystemplan, planeringsgrunderna för utrednings- och vägplaneringen och på planeringen av områdesanvändningen.

15 p §

Projektbedömning

Landskapet ska göra en projektbedömning av sådana utredningsplaner och vägplaner som gäller viktiga vägprojekt. En projektbedömning ska även göras för sådana lösningar som genomförs stegvis i en vägplan som gäller ett viktigt vägprojekt.

Projektbedömningen ska innehålla en beskrivning av projektets utgångspunkter, mål och konsekvenser, en konsekvensbedömning, en lönsamhetskalkyl samt en bedömning av och slutsatser om genomförbarheten. Som en del av projektbedömningen ska det dessutom läggas fram en plan över genomförandet av och innehållet i uppföljningen och utvärderingen av projektet.

15 q §

Planeringsgrunder för utredningsplanering och vägplanering

Innan utarbetandet av en utredningsplan och en vägplan inleds kan det för ett vägprojekt som ingår i planen fastställas allmänna mål för servicenivån och landsvägens tekniska egenskaper samt för att avlägsna eller minska de skadliga verkningar som byggandet av landsvägen och trafiken medför (planeringsgrunder). När en utredningsplan och vägplan utarbetas ska planeringsgrunderna beaktas och förverkligandet av dessa främjas.

Beslut om utarbetande av planeringsgrunder gällande utredningsplaner och vägplaner för riksvägar, stamvägar eller regionala vägar med livlig trafik fattas av väghållaren. Beslut om utarbetande av planeringsgrunder för övriga landsvägar fattas av landskapet.

För beredningen av planeringsgrunderna svarar landskapet i samarbete med väghållaren och med de övriga myndigheter som saken berör.

Väghållaren godkänner de planeringsgrunder som gäller riksvägar, stamvägar och livligt trafikerade regionala vägar. De planeringsgrunder som gäller övriga vägar i landsvägsnätet godkänns av landskapet.

16 §

Rätt till utredning

När landskapet har beslutat att inleda utarbetandet av en utredningsplan eller en vägplan ska utredningsarbeten tillåtas på en fastighet. För detta ändamål får på fastigheten utföras mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning och markundersökning samt andra förberedande åtgärder. I samband med utredningsarbeten får ingrepp i annans rätt inte göras i högre grad än vad som är nödvändigt för att uppnå resultat av utredningen, och ägare och rättsinnehavare får inte orsakas onödiga störningar.

När utarbetandet av en utredningsplan eller en vägplan samt utredningar som har samband med den inleds ska landskapet underrätta kommunen och väghållaren om saken och kungöra ärendet på det sätt som landskapens tillkännagivanden ska kungöras enligt landskapslagen eller på annat lämpligt sätt för de personer som avses i 27 § 1 mom., och dessa har rätt att vara närvarande vid utredningarna och att framföra sin åsikt i saken.

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 så som föreskrivs 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 detta förordas av kommunen. En vägplan kan godkännas i strid gällande detaljplan, om det är fråga om en avvikelse med ringa verkningar, och om detta förordas av kommunen och de fastighetsägare som direkt påverkas av avvikelsen.

Trots vad som föreskrivs 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 i vid behov landskapet.

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

19 §

Utredningsplanens innehåll

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

Utredningsplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och trafiksystemplanen på landskapsnivå har beaktats. Utredningsplanen ska även innehålla en projektbedömning som avses i 15 p § samt de planeringsgrunderna som avses i 15 q §.

22 §

Vägplanens innehåll

I vägplanen för byggande av landsväg ska vägens sträckning och höjdläge samt tvärsektion anges så att vägområdet kan märkas ut i terrängen. Till planen ska fogas en bedömning av vägens verkningar och i planen anges de åtgärder som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som vägen medför. I planen ska i mån av möjlighet ägandeförhållandena beträffande marken beaktas. Av vägplanen ska framgå vägens skyddsområden enligt 44 § 1 mom. och frisiktsområden enligt 45 § 1 mom. samt huruvida mark reserveras för framtida breddning av vägen. Till planen ska fogas en uppskattning av kostnaderna för byggandet av vägen.

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

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

Vägplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och trafiksystemplanen på landskapsnivå har beaktats i planen. En sådan redogörelse behövs dock inte om vägplanen grundar sig på en lagakraftvunnen utredningsplan med en tillräcklig redogörelse för beaktandet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och trafiksystemplanen på landskapsnivå. Vägplanen ska även innehålla en projektbedömning som avses i 15 p § samt planeringsgrunderna som avses i 15 q §.

24 §

Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utlopps diken i vägplanen

För att främja trafiksäkerheten på en landsväg och landsvägens förmedlingskapacitet kan det i en vägplan meddelas 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 meddelas i fråga om sådana anslutningar som används uteslutande för körningar 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 kan bestämmas att en enskild väg eller en anslutning vid behov ska byggas på väg-

hållarens bekostnad eller att en rätt ska bildas till en befintlig enskild väg eller till en väg eller ett vägavsnitt som dragits in eller upphört som landsväg.

Om det för torrläggning av ett väg- eller biområde behöver bildas en 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 vad som i vattenlagen (587/2011) föreskrivs om dikning.

27 §

Växelverkan

När en utredningsplan och en vägplan utarbetas ska landskapet ge fastighetsägare och övriga sakägare samt personer vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas av planen möjlighet att delta i beredningen av planen, att bedöma verkningarna av planen och att skriftligen eller muntligen framföra sin åsikt i saken.

Innan planen godkänns ska landskapet ge de i 1 mom. avsedda intressenterna tillfälle att göra en anmärkning med anledning av planen. Landskapet ska i detta syfte hålla utredningsplanen och vägplanen offentligt framlagda oavbrutet i 30 dagar. Anmärkningarna mot planen ska ges in till landskapet före utgången av den tid under vilken planen är framlagd. Landskapet ska kungöra framläggandet av planen samt på vilket sätt och inom vilken tid anmärkningar kan göras. Landskapet ska sända ett skriftligt meddelande om att planen lagts fram till de ägare och innehavare av fastigheter inom planens verkningsområde som är bosatta i ett annat landskap och är nämnda i handlingarna eller annars är kända.

Landskapet ska framföra sitt motiverade ställningstagande till de anmärkningar som har gjorts mot planen. Landskapets ställningstagande ska meddelas till områdets kommuner samt dem som skriftligen har begärt det och som samtidigt har meddelat sin adress. Landskapets motiverade ställningstagande meddelas i Transport- och kommunikationsverket beslut som gäller godkännandet av planen.

Landskapet ska begära utlåtande om planen av de kommuner och övriga landskap vars område planen gäller eller på vars område verkningar av planen i övrigt visar sig samt av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. Landskapet ska ge de kommuner vars område omfattas av planen möjlighet att yttra sig om anmärkningarna. Landskapet ska begära utlåtande även av andra myndigheter, om det med tanke på beslutsprövningen är behövligt. Landskapet ska ge sitt motiverade ställningstagande om de utlåtanden som getts om planen.

Om en vägplan som varit offentligt framlagd behöver ändras och ändringens verkningar bedöms vara ringa, kan ett enklare förfarande iakttas än vad som föreskrivs i 2–4 mom.

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

27 a §

Förhandsöverläggning

Medan en utredningsplan och en vägplan utarbetas och innan planen lämnas för godkännande ska Transport- och kommunikationsverket anordna en förhandsöverläggning på begäran av landskapet, Trafikledsverket eller en annan myndighet. Verket kan också anordna förhandsöverläggning på eget initiativ. Förhandsöverläggningen ska anordnas inom rimlig tid. Förhandsöverläggningen har till syfte att främja hanteringen av de utrednings- och utvärderingsförfaranden som krävs för planen, informationsutbytet mellan landskapet, Trafikledsverket och de övriga myndigheterna samt att förbättra utredningarnas och handlingarnas kvalitet och tillgänglighet och skapa smidigare förfaranden.

27 b §

Framställning om godkännande av en utredningsplan och en vägplan

Landskapet gör en framställning till Transport- och kommunikationsverket om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan. Landskapet ska utan dröjsmål meddela vägghållaren att planen har lämnats till Transport- och kommunikationsverket för godkännandet.

Framställningen om godkännande av en utredningsplan ska innehålla de uppgifter, utredningar och handlingar enligt 15 o, 15 p, 16, 17, 19, 27, 29 och 43 b § i denna lag som behövs för den prövning som gäller godkännandet av planen.

Framställningen om godkännande av en vägplan ska innehålla de uppgifter och utredningar enligt 15 o, 15 p, 16, 17, 22–24, 27, 28, 29, 43 b, 44 och 45 § i denna lag som behövs för den prövning som gäller godkännandet av planen.

Framställningen om godkännandet och det material om planen som utgör grunden för framställningen ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket skriftligen samt i mån av möjlighet elektroniskt. Verket ska begära ett utlåtande av Trafikledsverket om planen om det inte är uppenbart onödigt.

Närmare bestämmelser om innehållet i framställningen om godkännande av utredningsplanen och vägplanen och om inlämnandet av dessa får utfärdas genom förordning av statsrådet.

30 §

Ändring av och mindre avvikelser från planerna

Om en godkänd utredningsplan eller vägplan behöver ändras, ska det göras i enlighet med vad som i denna lag och med stöd av den föreskrivs om nya utredningsplaner och vägplaner.

Från en godkänd vägplan får avvikas utan att den behöver ändras, om avvikelsen har ringa verkningar och landskapet prövar att avvikelsen i samband med genomförandet av planen är behövlig och ändamålsenlig.

31 §

Planernas giltighetstid

En vägplan ska börja utarbetas 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. Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan eller på eget initiativ förlänga utredningsplanens giltighetstid med högst fyra år, om förutsättningarna i 17 och 19 § alltså uppfylls. En vägplan anses ha börjat utarbetas när detta kungjorts så som föreskrivs i 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. Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan eller på eget initiativ förlänga tidsfristen med högst fyra år och av särskilda skäl med ytterligare en period på högst fyra år. Tidsfristen kan förlängas bara om vägplanen alltså uppfyller förutsättningarna i 17 och 22 §. Arbetet på vägen anses ha påbörjats när det område som behövs för vägändamålen har tagits i vägghållarens besittning i enlighet med 56 §.

32 §

Uppföljning och utvärdering

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

Trafikledsverket kan av särskilda skäl besluta att det i fråga om sådana i 15 p § 1 mom. avsedda vägprojekt av vilka det har gjorts en projektbedömning även ska göras en utvärdering. För utvärderingen ansvarar landskapet i samarbete med väghållaren. Utvärderingen ska innehålla en redogörelse för de tekniskekonomiska avvikelser som har gjorts från vägplanen under genomförandet av vägprojektet, för utvecklingen i trafiken samt för utfallet av de verkningar som är av betydelse med tanke på vägprojektets lönsamhet och effekter.

3 kap.

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

34 §

Begränsat underhåll

Av särskilda skäl kan väghållaren på förslag av landskapet besluta att en viss landsväg eller en viss del av en landsväg inte ska hållas i det skick som avses i 33 §. En sådan väg eller del av en väg ska stängas av från allmän trafik. Avstängningen av vägen eller en del av vägen ska anvisas med vägmärke och uppgiften om avstängningen ska föras in i det av väghållaren angivna registret eller informationssystemet. Polisen och räddningsmyndigheterna ska underrättas om avstängningen av en väg eller en del av en väg, om avstängningen kan ha betydelse för skötseln av deras brådskande uppdrag och uppgiften inte har uppdaterats i det register eller informationssystem som har angetts av väghållaren. Avstängningen av en väg eller en del av en väg ska vid behov tillkännages genom kungörelse.

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

35 §

Tillfälligt trafikförbud eller tillfällig begränsning av trafiken

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

Av särskilda skäl kan landskapet bevilja tillstånd att göra ett temporärt undantag från de förbud eller den begränsning som avses i 1 mom., om trafiksäkerheten enligt landskapets prövning inte äventyras och landsvägen inte tar skada. Till tillståndet för undantaget kan det fogas behövliga villkor. Sådana transporter som är nödvändiga för att samhället ska fungera behöver inget undantagstillstånd.

De förbud och begränsningar som avses i 1 mom. ska anvisas med vägmärke och uppgiften om dem ska föras in i det register eller informationssystem som anges av väghållaren.

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 landskapet 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 om möjligt ges tillfälle att bli hört, om den enskilda vägen finns på fastigheten i fråga eller gränsar till den. I fråga om underhållet av en sådan farväg som avses i detta moment tillämpas 33 §.

Om trafiken på en landsväg förhindras till följd av en trafikolycka eller av någon annan motsvarande orsak får den som enligt 65 § i vägtrafiklagen (729/2018) reglerar trafiken ordna en tillfällig farväg på någon annans mark tills hindret har avlägsnats.

Temporära förbud och begränsningar ska anvisas med vägmärke och uppgiften om dem ska föras in i det register eller informationssystem som anges av vägghållaren.

37 §

Anslutning till landsväg

Trots förbud eller bestämmelser som avses i 24 § 1 mom. kan Trafikledsverket 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 behövliga 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 behövliga villkor. En lantbruksanslutning får enligt Trafikledsverkets anvisningar anslutas till en väg som avses i detta moment, om detta inte äventyrar trafiksäkerheten. Vägghållaren ska i god tid innan åtgärder vidtas underrättas om anläggandet av en sådan lantbruksanslutning.

Om det för att inrätta en snöskoterled som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse måste ordnas med ett övergångsställe på vägområdet för korsande av landsvägen, kan Trafikledsverket bevilja tillstånd för denna åtgärd, om övergångsstället inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för vägghållningen. Tillståndet kan förenas med behövliga villkor.

Vad 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 Trafikledsverket av särskilda skäl bevilja tillstånd för att anlägga en anslutning enligt 1 mom. eller ordna med ett övergångsställe enligt 3 mom.

38 §

Anläggande, underhåll eller ändring av anslutning eller övergångsställe

Vägghållare som svarar för en enskild väg och innehavare av en lantbruksanslutning är skyldiga att anlägga sin anslutning och hålla den i skick enligt Trafikledsverkets anvisningar så att den inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen. Tra-

fikledsverket eller enligt avtal om väghållning landskapet svarar dock för underhållet av en enskild vägs anslutning och en lantbruksanslutnings vägtrumma.

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 Trafikledsverkets 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 Trafikledsverket vidta åtgärderna på den försumliges bekostnad eller avbryta byggarbetet. Bestämmelser om hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990).

40 §

Avlägsnande av anslutning

I samband med byggandet av en landsväg kan den som ansvarar för projektet på egen bekostnad avlägsna en anslutning som är förbjuden i vägplanen eller förhindra användningen av anslutningen, när en ersättande trafikförbindelse har ordnats.

Landskapet 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 och, om anslutningen används allmänt för trafik, ärendet kungöras.

Senast då anslutningen tas ur bruk ska landskapet i det register eller informationssystem som anges av väghållaren föra in uppgiften om att anslutningen har avlägsnats.

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 Trafikledsverket. 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 tillståndsvillkoren. Tillståndsinnehavaren är skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som Trafikledsverket 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 Trafikledsverket 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 Trafikledsverkets tillstånd 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

1) en förbindelseväg och regional väg som inte är markerad med ett vägmärke som anger förkörsrätt, om området utanför dikets yttre slänt på en landsvägs vägområde ska användas kortvarigt då det är fråga om att trävaror förvaras kortvarigt i högst sex månader i samband med avverkning och med beaktande av bestämmelserna i vägtrafiklagen och inte heller för lastning på vägområdet av den trävara som har förvarats på ovannämnda sätt,

2) placering av en i 52 a § avsedd tillfällig annons på vägområde,

3) placering på vägområde med stöd av 45 § 3 mom. i postlagen (415/2011) av sådana anordningar eller mindre konstruktioner som behövs för insamling och utdelning av post, eller

4) placering av trafikordning på landsvägens vägområde, om det är fråga om ordnande av trafikstyrning som ankommer på väghållaren genom serviceavtal.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska ingå i tillståndsansökan och anmälan, om hur uppgiften om placeringen ska meddelas och om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av konstruktioner, anläggningar och anordningar samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår. När det gäller el- och telekablar kan verkets föreskrift 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. räcker en anmälan till Trafikledsverket om placeringen av el- och telekablar samt tillhörande kabelskåp och kabelbrunnar på vägområde förutsatt att 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 som passerar under en landsväg,

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

4) luftledning 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, om de har skaffats först efter det att byggarbetet redan inletts,

6) kablar som löper i vägens längdriktning, om 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.

Trafikledsverket kan efter att ha tagit emot anmälan och före den dag åtgärden enligt planerna ska inledas förbjuda åtgärden, om väghållaren 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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i anmälan, om de i 1 mom. avsedda el- och telekablarnas yttre skyddskonstruktioner och placering samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår.

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

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, rör-bros 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 Transport- och kommunikationsverket finns i lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinфраstruktur (276/2016).

42 b §

Skyldighet att flytta, skydda och avlägsna konstruktioner, anläggningar och anordningar

Om Trafikledsverket 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 tre månader och i fråga om andra konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde inom sex månader från väghållarens anmälan. Trafikledsverket kan också bestämma att tidsfristen ska vara längre än så eller förlänga tiden, om detta behövs för att åtgärden ska kunna utföras under den tjålfria perioden, eller av någon annan motsvarande orsak.

Den som ansvarar för projektet ska dock svara för kostnaderna för flyttandet, skyddandet och avlägsnandet av ett objekt, om objektet ursprungligen har varit placerat utanför vägområdet eller om Trafikledsverket inte har underrättat den som beviljats tillstånd om att objektet under handläggningsåret för ärendet eller inom fem år om det 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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela 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. Verket får också meddela närmare föreskrifter om hur objektets ålder och den kapacitetsökning som den ersättande kabeln medför ska beaktas vid ersättandet av de i 3 mom. avsedda kostnaderna för flyttande av objektet.

43 §

Korsning mellan särskild vinterväg och farled

Om en särskild vinterväg som korsar en allmän farled avskärs på grund av att en räna öppnas i isen till följd av fartygstrafik under vintern, ska landskapet om möjligt lägga ut en bro eller sätta in en färja eller på annat sätt sörja för de åtgärder som krävs i syfte att trygga trafiken och leda den över farleden.

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

4 kap.

Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför landsvägsområdet

44 §

Skyddsområde för landsväg

Skyddsområdet för en landsväg 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 det 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. Landskapet har då trafiksäkerheten så kräver samt vid reservlandningsplats även av flygsäkerhetsskäl rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområde.

45 §

Frisiktsområde för landsväg

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

Landskapet har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer behövlig sikt och därigenom äventyrar trafiksäkerheten.

48 §

Undantag från begränsningar

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

Om sådan växtlighet som avses i 1 mom. eller en byggnad, anläggning eller anordning äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen, kan Trafikledsverket besluta att de ska avlägsnas eller flyttas eller att en behövlig ändring ska göras på dem. Om ägaren inte vidtar åtgärden inom utsatt, skälig tid, har Trafikledsverket rätt att vidta den på egen bekostnad.

Vad som föreskrivs i 44–47 § samt i 1 och 2 mom. gäller inte en byggnad inom ett detaljplaneområde eller avlägsnandet av växtlighet som med hänsyn till miljön är av särskild betydelse.

49 §

Förfarandet vid avlägsnande av växtlighet och naturhinder

Innan landskapet börjar avlägsna växtlighet som avses i 44 § 2 mom. eller 45 § 2 mom. eller naturhinder som avses i det sistnämnda momentet ska den ifrågavarande fastighetens ägare eller innehavare underrättas om detta eller saken kungöras i god tid innan åtgärden vidtas. Fastighetsägaren kan om denne så önskar själv sörja för åtgärderna enligt anvisning av landskapet.

51 §

Snöskärm och uppläggning av snö

Landskapet har rätt att anlägga en tillfällig eller fast snöskärm utanför vägområdet, om det behövs för att förhindra anhopning av snö på vägen. Inom bebott område får en fast snöskärm dock anläggas endast med samtycke av fastighetens ägare eller innehavare eller, om samtycke inte ges, med tillstånd av kommunens byggnadstillsynsmyndighet. Tillstånd kan beviljas om snöskärmen behövs för att hålla landsvägen i tillfredsställande skick med hänsyn till den allmänna trafiken och skärmen eller hållandet av skärmen inte medför betydande olägenheter för fastigheten.

Landskapet har rätt att i samband med underhåll av landsvägen lägga upp snö från landsvägsområdet också utanför vägområdet.

52 §

Reklam och annonsering invid vägar

Sådana reklamaffischer och annonser avsedda för trafikanter på en landsväg som sätts 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 Trafikledsverket om uppsättande av en reklamaffisch eller annons som avses i 1 mom., om inte något annat föreskrivs nedan. Till anmälan ska fogas en utredning med information om reklamaffischen eller annonsen och dess placering samt uppgift om fastighetsägarens eller fastighetsinnehavarens samtycke till att den sätts upp. Verket kan med anledning av anmälan begära utlåtande av landskapet och kommunen.

Om uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen inte uppfyller kraven i 1 mom. eller föreskrifterna som har meddelats med stöd av 52 b §, ska Trafikledsverket inom 30 dagar från det att anmälan inkommit fatta ett beslut där uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen förbjuds eller där det ställs behövliga villkor för uppsättandet. Reklamaffischen eller annonsen får inte sättas upp före utgången av denna tid. Trafikledsverket 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 väghållaren bestämmer att tiden ska vara kortare än det.

Innan Trafikledsverket fattar ett begränsande eller negativt beslut ska det samarbeta med annonsören och den berörda kommunen.

52 b §

Bemyndigande att meddela föreskrifter

Transport- och kommunikationsverket får meddela behövliga föreskrifter om innehållet i den anmälan till Trafikledsverket som avses i 52 § och om anmälningsförfarandet. För att garantera trafiksäkerheten får Transport- och kommunikationsverket också meddela närmare föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av sådana reklamaffischer och annonser som avses i 52 och 52 a §.

5 kap.

Förvärv av områden samt ersättningar

54 §

Inledande av landsvägsförrättning

Trafikledsverket i egenskap av väghållare och, om väghållaren har gett sitt samtycke till det, landskapet har rätt att med stöd av 26 § 1 mom. ansöka om landsvägsförrättning när en godkänd vägplan har vunnit laga kraft eller kan verkställas trots besvär eller på grundval av skriftligt samtycke som avses i 21 §.

56 §

Besittningstagande

De vägområden som anvisats i en vägplan och de övriga områden som i vägplanen anvisats väghållaren samt de rättigheter som ska bildas för väghållning tas i Trafikledsverkets besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdesyn i samband med landsvägsförrättningen. Det område som i vägplanen anvisats för en enskild väg eller för en anslutning tas i Trafikledsverkets besittning till dess att vägen eller anslutningen har anlagts. I samband med besittningstagandet får verket 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 också ske stegvis, i enlighet med Trafikledsverkets 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 på basis av avtal. Efter besittningstagandet ska Trafikledsverket 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 Trafikledsverket 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 Trafikledsverket. Trafikledsverket ska i sådana fall innan egendomen avlägsnas, om möjligt, 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 ska upplåtas eller har upplåtits för vägändamål, ska utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren orsakas 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 Trafikledsverket bestämmer, efter att det vid en landsvägsförrättning har fattats beslut om vägdelägarna och om hur ansvaret för vägens underhåll fördelas mellan delägarna. 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.

57 §

Fastställande av föremålet för inlösnings samt uppkomst av äganderätt till vägområdet

I ett beslut om inlösen fastställs föremålet för inlösen enligt vägplanen eller ett skriftligt samtycke enligt 21 §, vid behov enligt Trafikledsverkets anvisning. Mindre avvikelser från vägplanen kan av särskilda skäl göras. Vid landsvägsförrättning enligt 75 § 2 mom. fastställs föremålet för inlösen enligt 5 § 3 mom., vid behov enligt Trafikledsverkets anvisning.

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

62 §

Behandling av inlösen vid två förrättningar

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

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

69 §

Reglering av enskilda vägar

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

Vägförbindelser till enskilda vägar samt vägrätter kan regleras vid en sådan lokal förrättning som avses i 76 § i lagen om enskilda vägar och som kan verkställas på begäran av väghållaren utan särskild ansökan. Frågan om den ersättning som avses i 72 § avgörs då vid denna förrättning, på vilken dessutom tillämpas vad som föreskrivs i 82 § i inlösningslagen.

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, och fastighetens ägare inte önskar ersättning för sin förlust, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den. Om överenskommelse om ersättningen eller inlösen 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 efter det att landsvägsförrättningen har avslutats och överenskommelse inte nåts om ersättningarna, ska ersättningsfrågan avgöras vid en landsvägsförrättning som företas på ansökan av Trafikledsverket eller den som yrkar på ersättning.

75 §

Landsvägsförrättning i särskilda fall

Trafikledsverket ska utan dröjsmål ansöka om landsvägsförrättning när en enskild väg eller en gata har ändrats till landsväg eller när en landsväg eller ett biområde dragits in.

För att bestämma gränsen för en befintlig landsvägs vägområde, biområde, skyddsområde eller frisiktsområde kan landsvägsförrättning företas på ansökan av Trafikledsverket eller fastighetens ägare. Vid en sådan förrättning kan ersättning bestämmas för förluster som en breddning av vägen eller biområdet orsakar samt ett ersättningsärende enligt 71 § 2 mom. avgöras.

Om en befintlig väg omfattar en fastighet som Trafikledsverket äger eller en del av en sådan fastighet, kan ett sådant område vid landsvägsförrättning överföras till en landsväg som utgör inlösningsenhet. På överföringen tillämpas vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om styckning.

79 §

Utbetalning av ersättning samt ränta

De förskottsersättningar och slutliga ersättningar som Trafikledsverket ålagts att betala, jämte sex procents årlig ränta, ska betalas inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna fastställdes. Vid dröjsmål med betalningen av ersättning ska på denna betalas en årlig dröjsmålsränta enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

Vid ägoreglering är mottagaren av ett område skyldig att till Trafikledsverket betala en ersättning för området till den del som ersättningen inte kan dras av från de betalningar som verket påförts, och överlåtaren av området får en ersättning av Trafikledsverket för det överlåtna området. På de ersättningar som avses i detta moment tillämpas vad som i 1 mom. föreskrivs om beräkning av ränta och utbetalning av ersättning.

Den årliga räntan på sex procent som avses i 1 mom. beräknas från och med det besittningstagande som avses i 56 §, om inte annat överenskomms när det gäller besittningstagande enligt 56 § 3 mom., samt i de fall som avses i 74 och 75 § från och med tidpunkten för slutsammanträdet i samband med landsvägsförrättningen. Ränta på ersättning som bestämts på grund av ägoreglering beräknas från den tidpunkt som vid förrättningen har bestämts för besittningstagande av områdena.

80 §

Deponering av ersättning som är stridig

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

81 §

Tvångsverkställighet i särskilda fall

På en ersättning som har bestämts vid en landsvägsförrättning och som sakägaren ska betala till Trafikledsverket samt på egendom som till följd av ägoreglering har bytts ut, tillämpas vad som föreskrivs i 288 § i fastighetsbildningslagen.

83 §

Ringa ersättningar

RP 289/2018 rd

Om det totala belopp av de ersättningar som inlösningskommissionen har bestämt att Trafikledsverket ska betala till en och samma sakägare inte överstiger 20 euro, behöver ersättningarna inte betalas eller deponeras.

85 §

Kostnaderna för landsvägsförrättning

Trafikledsverket svarar för förrättningskostnaderna vid en landsvägsförrättning. Vid en landsvägsförrättning enligt 74 § ska förrättningskostnaderna helt eller delvis påföras den som framställt yrkandet, om yrkandet har varit uppenbart ogrundat.

6 kap.

Upphörande och indragning av landsväg samt indragning av biområde

88 §

Upphörande av landsväg

Om en landsväg i samband med förbättring har fått en ny sträckning och det i vägplanen inte har bestämts att vägen med den tidigare sträckningen kvarstår som landsväg, upphör den till denna del att vara landsväg. Trots detta får väghållaren och landskapet använda det tidigare vägområdet för andra vägändamål enligt vad som bestäms i vägplanen. Vid landsvägsförrättning ska då bestämmas att vägområdet kvarstår i väghållarens ägo eller att vägrätten till området fortsätter att vara i kraft. Om en sådan bestämmelse inte har tagits in i vägplanen, upphör användningen av området för landsvägsändamål och rätten till området när den förbättrade landsvägen upplåtits för allmän trafik.

När ett vägområde till en landsväg som upphört inte längre behövs för övriga vägändamål enligt 1 mom., drar väghållaren in användningen av området och väghållarens rätt till området. På ett sådant område tillämpas vad som i detta kapitel föreskrivs om tidigare vägområde.

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 den som ansvarar för projektet för bort det inom ett år från det att vägen upphört eller överläter 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. Den som ansvarar för projektet ska vidta dessa åtgärder på egen bekostnad inom ett år från det att vägen upphört.

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

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 från väghållaren kostnadsfritt 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. Bestämmelser om överföring av ett vägområde till kommunen när en detaljplan träder i kraft finns i 93 § i markanvändnings- och bygglagen.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller också för tidigare vägområden som använts för andra vägändamål som avses i 112 § 6 mom. efter det att väghållaren har dragit in användningen av området på det sätt som avses i 88 § 2 mom.

Om en landsvägs vägområde enligt 58 § 1 mom. och 112 § 4 och 5 mom., som har innehaft med vägrätt och som har upphört, har anvisats i detaljplanen som ett sådant allmänt område som avses i 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 små områden som till arealen är av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, övergår från en fastighet till en annan.

93 §

Ett tidigare vägområde som enskild väg

Även om ett vägområde som har hört till en tidigare landsväg har övergått till den närmast intill liggande fastighetens ägare eller övergått i kommunens ägo får också andra som behöver området som enskild väg kostnadsfritt använda det som sin väg, tills de frågor som berör vägrätten har behandlats så som föreskrivs i 69 § eller vid en landsvägsförrättning enligt 75 § 1 mom.

Frågor som gäller användningen av de områden som avses i 92 § 2 och 3 mom. som enskild väg behandlas och avgörs enligt lagen om enskilda vägar.

Väghållaren svarar för underhållet av en sådan tidigare landsväg som avses i 1 mom. fram till den 1 oktober kalenderåret efter indragningen av landsvägen.

Innan väghållarens underhållsskyldighet upphör ska vägdelägarna sinsemellan vid en landsvägsförrättning besluta om underhållet av den tidigare landsvägen. Vid behov kan det fattas ett temporärt beslut om underhållet. Ett sådant beslut om underhåll upphör att gälla när landsvägsförrättningen vunnit laga kraft, om inte annat bestämts om beslutets giltighet när beslutet fattades.

95 §

Indragning av biområde

Trafikledsverket drar in ett biområde när området inte längre behövs för det ändamål som det har inrättats 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 medför sådan nytta för någon som inte ska anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta Trafikledsverket 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

Trafikledsverket får dra in sådana delar av ett vägområde som inte behövs för landsvägsändamål. Verkets rätt i egenskap av väghållare till en indragen del av ett vägområde upphör då beslutet om indragning har fattats. Trafikledsverket 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 Trafikledsverkets ägo överförs vid landsvägsförrättningen till den fastighet som ligger närmast invid, med iakttagande av vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om styckning. Om indragningen av en del av ett vägområde har inletts på initiativ av någon annan än landskapet eller Trafikledsverket, svarar den som inlett ärendet för landsvägsförrättningens förrättningskostnader. På ersättandet av den nytta som erhålls vid indragningen av ett vägområde som är i Trafikledsverkets ägo tillämpas 95 § 3 mom.

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

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

7 kap.

Särskilda bestämmelser

99 b §

Överföring av biträdande uppgifter

Trafikledsverket kan genom avtal överföra de biträdande fält- och rådgivningsuppgifter som anknyter till dess tillståndsuppgifter inom väghållningen till en privat tjänsteleverantör, ett landskap eller en annan offentlig tjänsteleverantör. Dessutom kan verket genom avtal överföra till landskapet uppgifter som avses i 6 § 2 mom. i lagen om Trafikledsverket (862/2009).

Tjänsteleverantören ska ha tillräckliga tekniska förutsättningar samt tillräckliga kunskaper för skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. På den personen som sköter uppgifterna tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när personen utför de uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

99 c §

Uppgifter som överförs till Trafikledsverket i samband med landskapsreformen.

Följande uppgifter överförs från närings-, trafik och miljöcentralerna till Trafikledsverket:

- 1) ordnandet av landsvägsfärjetrafiken,
- 2) tillståndsuppgifter inom väghållningen,

- 3) flyttning av fordon och dess skadeståndsansättningar,
 - 4) styrning av och stöd för konkurrensutsättningen av områdesentreprenader för vägunderhållet,
 - 5) trafiktelematik,
 - 6) förvärv av markområden för vägar och banor samt förvaltning av fastigheter, och
 - 7) museiverksamhet och traditionsarbete vid transport .
- Följande uppgifter överförs från närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter till Trafikledsverket:
- 1) utbetalningsuppgifter inom markförvärv och utvecklande av informationssystem som stöder tillståndsservicen,
 - 2) ekonomiförvaltningsuppgifter som betjänar väghållningen, och
 - 3) dokumentförvaltningsuppgifter inom väghållningen.

100 §

Förberedelser för störningar och undantagsförhållanden

Trafikledsverket och landskapen inom väghållningsområdet ska samarbeta vid förberedelser för störningar i de normala förhållandena och för de undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) genom beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda för de åtgärder som ska vidtas vid störningar i de normala förhållandena och vid undantagsförhållanden. Vid förberedelserna ska hänsyn tas till landsvägens betydelse för trafiken, väglaget och de förutsägbara förändringarna i det samt övriga omständigheter.

Närmare bestämmelser om den beredskapsplanering som krävs av Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och landskapen för att säkerställa att förberedelserna är enhetliga i hela landet och att de tillgodoser de behov som gäller undantagsförhållanden och störningar i de normala förhållandena på landsvägar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

100 b §

Egenkontroll av väghållningen

Väghållaren och landskapet ska upprätta ett program för egenkontroll av de uppgifter inom väghållningen som de ska sköta. I programmet ska fastställas hur uppfyllandet av lagens allmänna krav för väghållningen, servicenivån på resor och transporter på landsvägar samt uppnåendet av målet för underhållet av landsvägar säkerställs. I programmet för egenkontroll ska det fastställas hur uppfyllandet av kraven följs upp och hur konstaterade brister avhjälpas.

Programmet för egenkontroll samt de iakttagelser som gjorts vid uppföljningen av verkställandet av programmet för egenkontroll och de åtgärder som iakttagelserna föranleder ska publiceras på internet.

Landskapet ska sörja för att de avtal som ingås med tjänsteleverantörer innehåller sådana bestämmelser om tillsynen över tjänsteleverantören och om behandlingen av brister som konstaterats i väghållningens kvalitet som behövs för att verkställa landskapets egenkontroll.

Närmare bestämmelser om innehållet i och utarbetandet av programmet för egenkontroll samt om den plan i programmet som gäller främjande av kvalitetshandlingen inom väghållningen får vid behov utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

101 §

Administrativa tvångsmedel

Transport- och kommunikationsverket kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. Verket kan också föreskriva att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. Verket kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. Om vite, tvångsutförande och avbrytande föreskrivs i 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, har Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och landskapet rätt att vidta åtgärden eller att rätta till den olovliga åtgärden på bekostnad av den som är skyldig att rätta till den.

Om Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket eller landskapet förhindras att utföra ett tjänsteuppdrag som avses i 2 mom. eller ett utredningsarbete som avses i 16 § 1 mom., ska polisen på begäran ge handräckning i enlighet med 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

101 a §

Rätt att få information

Trafikledsverket och landskapet har rätt att av varandra, av andra myndigheter och av sådana privata tjänsteleverantörer som på deras vägnar sköter genom avtal bestämda uppgifter avgiftsfritt och trots sekretessbestämmelserna få den information som är nödvändig för att Trafikledsverket i egenskap av ämbetsverk eller väghållare och landskapet ska kunna sköta sina uppgifter i fråga om väghållning, egenkontroll och tillstånd enligt denna lag.

Trafikledsverket och landskapet har rätt att lämna sekretessbelagda uppgifter till aktörer som på deras vägnar sköter genom avtal bestämda uppgifter, om informationen är nödvändig för skötseln av uppgifterna.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att av landskapen och Trafikledsverket få den information som verket behöver för att fullgöra sina uppgifter som avses i 101 §.

102 §

Indrivning av kostnader

Om Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket eller landskapet har rätt att vidta en åtgärd som avses i denna lag på någon annans bekostnad, kan kostnaderna indrivas i den ordning som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

103 §

Delgivning och delfående av beslut

Transport- och kommunikationsverket sänder besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner samt om förlängning av deras giltighetstid till Trafikledsverket och landskapet. I syfte att delge beslutet ska landskapet på det sätt som landskapets tillkännagivanden offentliggörs i enlighet med landskapslagen tillkännage att beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet är framlagda offentligt. Beslutet och handlingarna ska vara offentligt framlagda i landskapet under 30 dagar. Delfåendet 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 föreskrivs i förvaltningslagen. Bestämmelser om delgivning av beslut på elektronisk väg finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

104 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Trafikledsverket ska underrätta kommunen och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet samt vid behov även andra myndigheter om beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan. En kopia av planen ska vid behov fogas till meddelandet.

Landskapet ska samtidigt när ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan delges genom offentlig delgivning i enlighet med 103 § sända ett meddelande om beslutet till dem som på grund av planen gjort en anmärkning och vars adresser är kända.

105 §

Ändringssökande

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

I beslut av statsrådets allmänna sammanträde får ändring sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Ändring i andra beslut som fattats med stöd av denna lag och beslut som har meddelats med anledning av en begäran om omprövning får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

I beslut av förvaltningsdomstolen får ändring genom besvär sökas endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär över Trafikledsverkets 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.

Bestämmelser om sökande av ändring i landskapens beslut finns i 17 kap. i landskapslagen.

Trafikledsverket har rätt att söka ändring genom besvär i ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan. Dessutom har landskapet, kommunen och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet rätt att söka ändring genom besvär i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens eller landskapets område eller myndighetens verksamhetsområde.

En lokal eller regional registrerad sammanslutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält söka ändring genom besvär i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska 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 av statsrådet ska trots ändringssökande iakttas tills ärendet har avgjorts genom ett laga kraft vunnet 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.

RP 289/2018 rd

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

108 §

Kungörelse

Om kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende ska delges offentligt enligt denna lag och det inte särskilt har utfärdats bestämmelser om på vilket sätt delgivningen ska ske, ska den behöriga myndigheten informera om ärendet genom att under minst 30 dagar kungöra det på det sätt som landskapets tillkännagivanden offentliggörs. 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. Delfående anses ha ägt rum den sjunde dagen efter det att kungörelsen offentliggjordes, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.

108 a §

Landsvägsregister

Trafikledsverket ska föra ett landsvägsregister. I registret ska antecknas

1) huruvida landsvägen är en motorväg eller en motortrafikled eller någon annan väg som är avsedd endast för en viss art av trafik,

2) den klassificering enligt 4 § som beskriver vägens betydelse för trafiken,

3) vägens längd inom varje kommun och den tidpunkt då vägen upplåtits för allmän trafik samt, med tanke på förvaltningen av trafikledsegendomen, vägens viktigaste tekniska egenskaper, utrustning och anordningar.

Landskapen ska till Trafikledsverket lämna de uppgifter som behövs med tanke på 1 mom. 3 punkten.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

5.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 172–174, 181 och 182 §, sådana de lyder 172 § i lagarna 984/2018 och (/), 173 och 181 § delvis ändrade i lagarna 301/2018 och (/) samt 174 och 182 § i lag (/), som följer:

172 §

Allmän trafikplikt inom luftfarten

Landskapet beslutar om att införa sådan allmän trafikplikt som avses i artikel 16 i lufttrafiktrafikförordningen efter att ha hört Transport- och kommunikationsverket. Landskapet kan besluta om begränsningar enligt lufttrafikförordningen för en rutt som omfattas av allmän trafikplikt, om det behövs för att säkerställa trafik på rutten i fråga.

Finansieringen av de köpta tjänster inom luftfarten som landskapen har ansvar för att ordna genomförs med särskild finansiering. Transport- och kommunikationsverket anvisar inom ramen för anslaget i statsbudgeten finansiering för att täcka den allmänna trafikplikt som ett landskap infört. Transport- och kommunikationsverket ska avtala om saken med landskapet.

173 §

Statsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, stöd eller understöd betalas ut till

- 1) trafikidkare enligt vad som föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning,
- 2) användare av trafik tjänster på grundval av en förbindelse som ingås av den behöriga myndigheten enligt vilken kostnaderna för trafik tjänster ersätts upp till ett i förväg fastställt värde,
- 3) landskap, kommuner, samkommuner, allmännyttiga samfund och andra än trafikidkare för utveckling, planering och forskning som gäller transporttjänster.

Genom förordning av statsrådet kan utfärdas närmare bestämmelser om användningsändamålet och förutsättningarna för beviljande av anslag som avses i 1 mom.

174 §

Fördelning och användning av anslag

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1 punkten användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt 182 § 1 mom. samt för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, om det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om fördelning av anslaget på ändamål som nämns i 173 § 1 mom. till den del de inte är ändamål enligt 1 mom. i denna paragraf. Transport- och kommunikationsverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten. Verket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

De behöriga landskapen får själv använda eller bevilja statsunderstöd till det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkt.

181 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Landskapen samt de kommunala myndigheter som nämns i 2 mom. och de regionala myndigheter som nämns i 3 mom. är sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen. Landskapet kan sköta uppgiften ensamt eller tillsammans med ett eller flera landskap enligt vad som föreskrivs i landskapslagen (/).

Hyvinge, Imatra, Kajana, Karleby, Kouvola, Nyslott, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki, Vasa och Villmanstrand är inom sina områden sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen.

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrklätt, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vanda.

2) Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar,

3) Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolahti och Liperi bildar,

4) Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukaa och Muurame bildar,

5) Kotka stad inom det område som kommunerna Fredrikshamn, Kotka och Pyttis bildar,

6) Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar,

7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Kärkölä, Lahtis, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,

8) Havslapplands regionala kommunala kollektivtrafikmyndighet inom det område som kommunerna Kemi, Keminmaa, Simo, Tervola och Torneå bildar,

9) Uleåborgs stad inom det område som kommunerna Ii, Kempele, Limingo, Lumijoki, Muhos, Tyrnävä och Uleåborg bildar,

10) Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar,

11) Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar,

12) Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av mobilitetstjänster ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Den behöriga myndigheten har rätt att ta in sådana uppgifter som myndigheten i enlighet med 179 § 3 mom. har fått från Transport- och kommunikationsverket i en anbudsförfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik. Ett enskilt företags affärshemligheter får dock inte framgå av anbudsförfrågan.

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 2 eller 3 mom. får för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlingslagen.

Trafiktjänster som en behörig myndighet ordnat får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

182 §

Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Kommunikationsministeriet, landskapen och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik är de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen i ärenden som gäller järnvägstrafiken. Dessutom kan kommunikationsministeriet med stöd av ett avtal bemyndiga landskapen att upphandla sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som kompletterar upphandlingar av persontrafiktjänster på järnvägarna som gjorts av ministeriet. Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som nämns i 181 § 2 och 3 mom.

Om de behöriga myndigheterna är verksamma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Trafiktjänster som har ordnats av en behörig myndighet i enlighet med det i 1 mom. avsedda avtalsarrangemanget och upphandlats av landskapet får i obetydlig omfattning sträcka sig utöver dess egentliga behörighetsområde.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

6.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 9 kap. 4, 5 och 7 § samt 12 kap. 1, 4, 9, 15, 16 och 18 §, av dem 9 kap. 7 §, 12 kap. 1, 15, 16 och 18 § sådana de lyder i lag 990/2018, 9 kap. 5 § sådan den lyder i lag 998/2014, samt 12 kap. 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 473/2016, som följer:

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

4 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

Avfallshanteringsplanen för en hamn ska läggas fram för godkännande för Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. Småbåtshamnar ska dock presentera sina planer för godkännande hos miljöförvaltningsmyndigheten i den kommun där hamnen är belägen.

En hamn avfallshanteringsplan ska ändras, om det sker en betydande förändring i fråga om kvalitet, kvantitet eller hantering av det avfall som avlämnas i en hamn. Om det inte finns något behov att ändra planen inom tre månader från dess godkännande ska hamninnehavaren till den berörda tillsynsmyndigheten skicka en anmälan om att planen fortsatt gäller. Planen ska ändras på tillsynsmyndighetens uppmaning. Det ska av uppmaningen framgå vilka delar av planen som ska ändras.

En hamns avfallshanteringsplan ska godkännas om avfallsmottagningen och mottagningsanordningarna uppfyller kraven i detta kapitel och 10 kap. och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av dem.

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten registrera planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt miljöskyddslagen. Ett registerutdrag ska då sändas till hamninnehavaren.

5 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram hamnens avfallshanteringsplan för Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten för godkännande, ska hamninnehavaren ge de fartygsinnehavare som använder hamnen och deras företrädare samt andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller om en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska under minst 14 dagar medan hamnen är i funktion hållas tillgängligt på hamninnehavarens verksamhetsställe och på något annat ändamålsenligt sätt. Hamninnehavaren ska på sin anslagstavla samt på sin webbplats, på elektronisk väg, per brev eller på något annat lämpligt sätt informera dem som använder hamnen och andra berörda att utkastet finns tillgängligt.

Hamninnehavaren ska lämna dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen och

RP 289/2018 rd

om avfallshanteringsavgifterna. Detta ska ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten får i samband med att den godkänner en avfallshanteringsplan vid behov bestämma på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas.

7 §

Rapportering

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, Transport- och kommunikationsverket och hamnarna ska sända den information som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, nedan fartygsavfallsdirektivet, till Finlands miljöcentral, som har i uppgift att sammanställa en rapport som ska skickas till Europeiska kommissionen.

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, Finlands miljöcentral, Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

Kommunikationsministeriet och miljöministeriet ska inom respektive förvaltningsområde sörja för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamheten enligt denna lag.

4 §

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighets tillsynsuppgifter

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av de utfärdade bestämmelser och föreskrifter till den del de gäller

- 1) hamnarnas planering av avfallshanteringen,
- 2) hamnarnas mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och sediment, och
- 3) hamnarnas avgifter för avfallshanteringen.

Tillsynsuppgiften gäller särskilt sådana hamnar för handelssjöfart som måste ha miljötillstånd enligt miljöskyddslagen.

9 §

Handräckning

När tillsynsmyndigheterna utför uppgifter enligt denna lag ska Meteorologiska institutet, Finlands miljöcentral, Försvarmakten och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet ge dem den handräckning de behöver.

Bestämmelser om handräckning när det gäller oljeutsläppsavgift finns i 3 kap. 8 §.

15 §

Administrativt tvång

Transport- och kommunikationsverket och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag

1) förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna,

2) ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt,

3) bestämma att den som förfarit på ett sådant sätt som avses 1 eller 2 punkten ska återställa miljön i ursprungligt skick eller att undanröja den olägenhet som överträdelsen orsakat miljön.

16 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Transport- och kommunikationsverket och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet får förena ett förbud eller föreläggande som de utfärdat med stöd av denna lag med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

18 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets, Finlands miljöcentrals, Statens tillstånds- och tillsynsmyndighets, Gränsbevakningsväsendets, Tullens och polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

7.

Lag

om ändring av 12 kap. 3 § i sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjölagen (674/1994) 12 kap. 3 § som följer:

12 kap.

Begränsningsfond och begränsningsmål

3 §

Ansökan om upprättande av fond och därtill ansluten utredning

Den som ansöker om upprättande av begränsningsfond ska hos Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och, när det gäller landskapet Åland, hos Statens ämbetsverk på Åland deponera ett penningbelopp som motsvarar ansvarsbeloppet eller ställa av myndigheten godkänd säkerhet för beloppet.

I ansökan, som ska vara skriftlig, ska sökanden redogöra för de omständigheter på vilka ansökan grundas samt lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot begränsningsfonden.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

8.

Lag

om ändring av banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i banlagen (110/2007) 25 a, 43 a och 89 a §, sådana de lyder 25 a och 43 a § i lag 998/2018 samt 89 a § i lag 567/2016, samt
ändras 8, 9, 10, 12, 15, 22, 69, 79, 91, 92 och 95 §, av dem 8, 9, 12, 15, 22, 69, 79, 91 och 92 § sådana de lyder i lag 998/2018 samt 10 och 95 § sådana de lyder i lag 567/2016, som följer:

8 §

Allmänt om planering av järnväg

Utredningsplaner och järnvägsplaner gäller projekt för byggande av järnvägar så som föreskrivs i detta kapitel.

När planer görs upp ska bannätsförvaltaren samarbeta med landskapen, kommunerna och övriga myndigheter. Planeringen ska grunda sig på behov av att utveckla järnvägarna, på de riksomfattande målen för områdesanvändningen, på den riksomfattande trafiksystemplanen, på trafiksystemplanen på landskapsnivå och på den övriga områdesplaneringen.

9 §

Rätt till utredning

När bannätsförvaltaren har beslutat att inleda utarbetandet av en utredningsplan eller en järnvägsplan har banhållaren rätt att utföra utredningsarbeten på en fastighet som hör till planeringsområdet. För detta ändamål får på den fastighet som avses i denna paragraf utföras mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning eller markundersökning eller andra förberedande åtgärder. I samband med utredningsarbeten får ingrepp i annans rätt inte göras i högre grad än vad som är nödvändigt för att uppnå resultat av utredningen, och ägaren eller rättsinnehavaren får inte orsakas onödiga störningar.

När en plan utarbetas och utredningar som har samband med den inleds ska kommunen och landskapet underrättas om det. Dessutom ska genom kungörelse eller på annat lämpligt sätt de personer underrättas som nämns i 22 § 1 mom., och dessa har rätt att vara närvarande vid utredningarna och att framföra sin åsikt i saken.

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 så som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen.

Trots det som föreskrivs 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, landskapet och kommunen.

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 gällande detaljplan, om detta förordas av kommunen. En järnvägsplan kan godkännas i strid med gällande detaljplan, om det är fråga om en avvikelse med små verkningar, och om detta förordas av kommunen och de fastighetsägare som direkt påverkas av avvikelsen.

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

12 §

Utredningsplanens innehåll

En utredningsplan ska innehålla en utredning av behovet av att bygga en järnväg eller utveckla bannätet samt av de alternativ som granskats, de grundläggande trafiklösningarna och tekniska lösningarna för banan, järnvägsområdets ungefärliga läge samt en bedömning av verkningarna av järnvägsområdet och järnvägstrafiken, såsom verkningar på väg- och trafikförhållandena, trafiksäkerheten, markanvändningen, fastighetsstrukturen och miljön samt på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel. Möjligheterna att avlägsna eller lindra menliga verkningar samt en preliminär kostnadskalkyl ska dessutom presenteras i planen.

Utredningsplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och trafiksystemplanen på landskapsnivå enligt lagen om trafiksystem och landsvägar har beaktats.

I utredningsplan utarbetade av Trafikledsverket ska också ingå en sådan projektbedömning som avses i 8 a §.

15 §

Järnvägsplanens innehåll

I en järnvägsplan för byggande av järnväg ska järnvägen och dess läge, användning för olika ändamål, höjdläge, tvärsektion och torrläggning anges så att verkningarna kan bedömas tillräckligt och järnvägen märkas ut i terrängen. I järnvägsplanen anges de planerade planskilda korsningarna, plankorsningarna och trafikförbindelserna. Till planen skall fogas en bedömning av järnvägens verkningar samt i den anges de åtgärder som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som byggandet av banan eller järnvägstrafiken medför.

I planen ska i mån av möjlighet ägandeförhållandena beträffande marken beaktas. Av planen ska framgå banans skyddsområden enligt 37 § 1 mom. och plankorsningarnas frisiktsområden enligt 38 § 1 mom. samt huruvida mark reserveras för framtida breddning av banan. Till planen ska fogas en uppskattning av kostnaderna för byggandet av järnvägen.

Om en järnväg byggs på en ny plats och den tidigare järnvägen för den gamla sträckningens vidkommande bibehålls som järnväg eller kommer att användas för andra banhållningsändamål, ska bestämmelser om detta ingå i järnvägsplanen.

Järnvägsplanen ska innehålla en utredning om hur man i den beaktat målen för trafiksystemplaner på riks- och landskapsnivå som avses i lagen om trafiksystem och landsvägar. En sådan utredning behövs emellertid inte om järnvägsplanen är baserad på en utredningsplan som vunnit laga kraft och i vilken det ingår en tillräcklig utredning om hur man beaktat målen för trafiksystemplanerna på riks- och landskapsnivå.

I järnvägsplaner utarbetade av Trafikledsverket ska också ingå en sådan projektbedömning som avses i 8 a §.

22 §

Växelvekan

När en utredningsplan och en järnvägsplan utarbetas ska bannätsförvaltaren ge fastighetsägare och övriga sakägare samt de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas av planen möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planen och skriftligen eller muntligen framföra sin åsikt i saken.

Innan planen godkänns ska de i 1 mom. avsedda intressenterna ges tillfälle att göra en anmärkning med anledning av planen. Landskapet ska i detta syfte hålla utredningsplanen och järnvägsplanen offentligt framlagda i oavbrutet 30 dagar. Anmärkningarna mot planen ska ges in till landskapet före utgången av den tid under vilken planen är framlagd. Landskapet ska lämna bannätsförvaltaren sitt utlåtande om den plan som varit framlagd samt de anmärkningskrifter som lämnats in. Landskapet ska kungöra framläggandet av planen samt på vilket sätt och inom vilken tid anmärkningar kan göras. Bannätsförvaltaren ska sända ett skriftligt meddelande om att planen lagts fram till de ägare och innehavare av fastigheter inom planens verkningssområde som är bosatta i en annan kommun och som nämns i handlingarna eller annars är kända.

Bannätsförvaltaren ska meddela sitt motiverade ställningstagande till de anmärkningar som gjorts mot planen. Den ska underrätta kommunerna inom området om sitt ställningstagande och även dem som gjort anmärkningar och som skriftligen har bett om att bli underrättade och samtidigt uppgett sin adress. Bannätsförvaltarens motiverade ställningstagande meddelas i det beslut som gäller godkännandet av planen.

Bannätsförvaltaren ska begära utlåtande om utredningsplanen och järnvägsplanen av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet samt av de kommuner och landskap vars område planen gäller och på vars område verkningar av planen i övrigt visar sig. Bannätsförvaltaren ska ge de kommuner vars område omfattas av planen möjlighet att yttra sig om anmärkningarna som avses i 2 mom. Bannätsförvaltaren ska begära utlåtande också av andra myndigheter, om det behövs för beslutsprövningen. Den ska lägga fram sitt motiverade ställningstagande till de utlåtanden som lämnats om planen.

Om en järnvägsplan som varit offentligt framlagd behöver ändras och ändringens verkningar bedöms vara obetydliga, kan ett enklare förfarande iakttas än vad som föreskrivs i 2–4 mom.

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

69 §

Utbetalning av ersättning samt ränta

De förskottsersättningar och slutliga ersättningar som bannätsförvaltaren ålagts att betala, jämte sex procents årlig ränta, ska betalas inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna bestämdes. Vid dröjsmål med betalningen av ersättning ska på denna betalas en årlig dröjsmålsränta enligt den räntefot som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

Vid ägoreglering är mottagaren av ett område skyldig att till bannätsförvaltaren betala en ersättning för området till den del som ersättningen inte kan dras av från de betalningar som bannätsförvaltaren påförts, och överlåtaren av området får en ersättning av bannätsförvaltaren för det överlåtna området. På de ersättningar som avses i detta moment tillämpas vad som i 1 mom. föreskrivs om beräkning av ränta och utbetalning av ersättning.

Den årliga räntan på sex procent enligt 1 mom. beräknas från besittningstagandet enligt 46 §, om inte annat överenskomms när det gäller besittningstagande enligt 46 § 3 mom., samt i de fall som nämns i 65 § från tidpunkten för slutsammanträdet i samband med järnvägsförrätt-

ningen. Räkna på den ersättning som bestämts på grund av ägoreglering beräknas från den tidpunkt som vid förrättningen har bestämts för besittningstagande av områdena.

Ersättningar som bannätsförvaltaren ålagts att betala vid banförrättning och vid vägförrättning för en enskild väg enligt 43 § 3 mom. samt i 2 mom. avsedda ersättningar för ägoreglering till överlåtaren av ett område betalas av bannätsförvaltaren.

79 §

Nedläggning av järnväg i andra sammanhang

Kommunikationsministeriet kan lägga ned en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Trafikledsverket, om

1) järnvägen inte längre används för bedrivande av järnvägstrafik, banhållningsrelaterad trafik eller trafikens övriga behov,

2) användning enligt 1 punkten inte kan förutses i fråga om järnvägen,

3) det inte finns användning för järnvägen som privat spåranläggning, och

4) tillgängligheten till området samt transportbehoven har tryggats på något annat sätt.

Kommunikationsministeriet kan dessutom dra in en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Trafikledsverket, om trafiken på järnvägen är obetydlig och det inte är ekonomiskt lönsamt att med statens medel hålla järnvägen i ett tryggt skick för trafik så som avses i 29 eller 30 § och om tillgängligheten till området samt transportbehoven har tryggats på något annat sätt.

Kommunikationsministeriet ska innan ett beslut enligt denna paragraf fattas vid behov höra de ministerier, landskap och kommuner som saken gäller.

91 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Samtidigt som ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan delges offentligt enligt 90 § ska bannätsförvaltaren sända ett meddelande om beslutet till dem som på grund av planen gjort en anmärkning och vilkas adresser är kända.

Bannätsförvaltaren ska sända ett meddelande om beslut om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan även till landskapet, kommunen och vid behov också till andra myndigheter. En kopia av planen ska vid behov fogas till meddelandet.

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 Trafikledsverkets 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.

Bannätsförvaltaren har rätt att anföra besvär över ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan. Landskapet, Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och kommunen har rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

RP 289/2018 rd

En registrerad lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält genom besvär söka ändring i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska 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 §.

95 §

Kungörelse

Om 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 landskapets tillkännagivanden offentliggörs. 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. Delfående anses ha ägt rum den sjunde dagen efter det att kungörelsen offentliggjordes, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

9.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget (104/2011) 3 §, sådan den lyder i lag 1000/2018, som följer:

3 §

Enligt artikel 18.2 i arrendeavtalet om Saima kanal ska kommissionen för Saima kanal fungera som ett särskilt organ. Kommunikationsministeriet tillsätter kommissionen för fem år i sänder. Ordförande för kommissionen är kanalfullmäktigen och medlemmar företrädare för kommunikationsministeriet, utrikesministeriet, Gränsbevakningsväsendet, Tullen, landskapet Södra Karelen och Trafikledsverket.

Kommissionen ska samordna myndigheternas ståndpunkter i frågor som gäller verkställande av arrendeavtalet om Saima kanal och utvecklande av fartygstrafiken samt fungera som tillståndsmyndighet.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

10.

Lag

om ändring av 234 och 318 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) 234 och 318 §, av dem 318 § sådan den lyder i lag 1003/2018, som följer:

234 §

Förutsättningar för placering

Telekablar, radiomaster och basstationer får inte placeras i strid med detaljplanen eller så att genomförandet av en gällande landskaps- eller generalplan försvåras. Placeringen får inte heller försvåra planläggningen.

En förutsättning för placering av sådana i 229 § 1 mom. avsedda telekablar, basstationer och radiomaster som tjänar allmänna kommunikationsförbindelser är att placeringen inte på något annat sätt kan ordnas på ett tillfredsställande sätt och till skäligena kostnader. När beslutet om placeringen fattas ska det beaktas att fastigheten och byggnaden inte orsakas onödig olägenhet. Placeringen och underhållet av telekablar, radiomaster och basstationer med tillhörande utrustning får inte orsaka sådana olägenheter eller skador för användningen av fastigheten och för byggnaden som kan undvikas till skäligena kostnader.

Telekablar ska i den utsträckning det är möjligt placeras på sådana vägområden som avses i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) eller på sådana allmänna områden som avses i fastighetsbildningslagen (554/1995).

318 §

Utlämnande av information från myndigheter

Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, dataombudsmannen, Konkurrens- och konsumentverket samt marknadskontroll- och produktsäkerhetsmyndigheterna har, trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter, rätt att till varandra lämna ut dokument som de fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt lag samt att för varandra röja sekretessbelagd information, om det är nödvändigt för skötseln av deras lagstadgade uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket har, trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av information, rätt att lämna ut dokument som det fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt lag samt att röja sekretessbelagd information för Energimyndigheten, Finansinspektionen, Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet samt landskapet, om det är nödvändigt för skötseln av deras lagstadgade uppgifter i anslutning till informationssäkerhet.

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket har rätt att lämna ut sekretessbelagda dokument till och röja sekretessbelagd information för kommissionen och för tillsynsmyndigheterna i andra EES-stater, om det är nödvändigt för tillsynen över kommunikationsmarknaden.

Rätten enligt denna paragraf att lämna ut dokument och röja information gäller inte information om meddelanden, förmedlingsuppgifter, lokaliseringsuppgifter eller om innehållet i och existensen av konfidentiella radiosändningar.

RP 289/2018 rd

Kommunikationsministeriet eller Transport- och kommunikationsverket får använda sekretessbelagda dokument som erhållits från utländska myndigheter endast för de ändamål som de utlämnats för.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

11.

Lag

om ändring av 184 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 184 § som följer:

184 §

Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler

En vägtrafikant får låta bli att iaktta trafikregler, skyldigheter som trafikanordningar anger, påbud, begränsningar eller förbud, eller bestämmelser om användningen av fordon, med iakttagande av särskild försiktighet och om uppdraget kräver det

- 1) som förare av eller passagerare i ett uttryckningsfordon,
- 2) i polisuppgifter, tulluppgifter eller gränsbevakningsuppgifter,
- 3) i Försvarsmaktens förundersökningsuppdrag eller uppdrag enligt 86 § 1 mom. i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014),
- 4) som förare av ett fordon som hör till en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller Gränsbevakningsväsendet.

Tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor ska dock lämnas fri passage.

Det som föreskrivs i 1 mom. gäller också andra staters behöriga myndigheter och förare av uttryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de på Finlands territorium utför uppdrag eller lämnar internationellt bistånd som det avtalats om mellan staterna eller som det föreskrivs särskilt om.

Ett fordon i ett uppdrag som avses i 1 mom. ska under körningen avge larm- eller ljussignaler, om det behövs för att varna andra vägtrafikanter.

Uttryckningsfordon samt fordon i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag har rätt att komma ombord på en färja och ett förbindelsefartyg före andra fordon. Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om i vilken ordning övriga fordon får komma ombord på en landsvägsfärja eller ett förbindelsefartyg. Det behöriga landskapet får bestämma om i vilken ordning övriga fordon får komma ombord på ett förbindelsefartyg eller ett annat offentligt finansierat skärgårdstrafikens servicefartyg.

Fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid en väg får med avvikelse från vad som föreskrivs i 18–22, 43–45 och 58–61 § föras på det sätt som uppdraget kräver med iakttagande av särskild försiktighet. Föraren av fordonet får, på det sätt som uppdraget kräver, med iakttagande av särskild försiktighet avvika från förbud, begränsningar eller påbud som anges med trafikanordningar och som anger något annat än väjningsplikt eller hastighetsbegränsningar. Föraren får dock inte ignorera ett stopptecken som ges av en trafikövervakare ger eller passera en trafiksignal som visar rött ljus.

Fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning får med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som uppdraget kräver med avvikelse från 18 § eller stannas, parkeras eller föras med avvikelse från vad som föreskrivs i 36–38 och 43–45 §. Ett fordon som används vid parkeringsövervakning får, om uppdraget kräver det, parkeras på ett område där det enligt ett vägmärke är förbjudet att stanna eller parkera.

En specialtransport får med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som omständigheterna kräver trots bestämmelserna i 18–20 och 22 §, om genomförandet av specialtransporten särskilt kräver det. Likaså får det vid specialtransport med iakttagande av särskild försiktighet avvika från bestämmelserna i 56–59 §, om specialtransporten har beviljats tillstånd för specialtransport enligt 159 §.

RP 289/2018 rd

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

12.

Lag

om ändring av 12 § i lagen om transport av farliga ämnen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) 12 §, sådan den lyder i lag 1007/2018, som följer:

12 §

Transport och tillfällig förvaring i transportkedjan

Vid planeringen av och i verksamheten på bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler ska beaktas de faror som transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen medför för människor, miljön och egendom. På bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler får transporterats och tillfälligt förvaras endast sådana mängder farliga ämnen att de inte medför särskild fara. På dessa platser ska de områden som är avsedda för farliga ämnen samt utrustningen på områdena också vara sådana att ämnena inte vid transport eller tillfällig förvaring medför någon särskild fara.

Om betydande mängder farliga ämnen transporterats via en hamn eller förvaras tillfälligt i hamnen, ska hamninnehavaren och den som utför lasthanteringstjänster i hamnen ha en uppdaterad säkerhetsutredning. Transport- och kommunikationsverket godkänner hamnarnas säkerhetsutredningar. Verket kan begränsa mängden farliga ämnen som tillfälligt får förvaras i hamnen och meddela andra för säkerheten nödvändiga begränsningar i fråga om tillfällig förvaring.

Ett järnvägsföretag ska ha en uppdaterad säkerhetsutredning för en bangård som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och genom vilken betydande mängder farliga ämnen transporterats. Trafikledsverket sammanställer och kompletterar en säkerhetsutredning för hela bangården och ser till att de funktioner som beskrivs i säkerhetsutredningen bildar en fungerande helhet när det gäller säkerheten. Transport- och kommunikationsverket godkänner säkerhetsutredningen för hela bangården.

Säkerhetsutredningen ska innehålla en redogörelse för de åtgärder och förfaranden som säkerställer en säker transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen samt en intern räddningsplan. Den interna räddningsplanen ska innehålla en plan för de åtgärder som vidtas vid olyckor. Räddningsmyndigheterna, landskapet och tillsynsmyndigheterna ska ha tillgång till säkerhetsutredningen.

Närmare bestämmelser om farliga ämnen och tillfällig förvaring av dessa, om förebyggande av olyckor, om transport på bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler och om säkerhetsutredningen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet när det gäller dessa frågor samt om avskiljande av transportenheter och ämnesspecifika förfaranden och andra tekniska detaljer.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

13.

Lag

om ändring av 2 och 6 § i lagen om Trafikledsverket

I enlighet med riksdagens beslut
ändras lagen om Trafikledsverket (862/2009) 2 och 6 §, sådana de lyder i lag 936/2018, som följer:

2 §

Verkets uppgifter

Trafikledsverket ska

- 1) svara för de statliga väg- och bannät och de farleder som verket är huvudman för, för utvecklandet av dem samt för samordnandet av åtgärder som gäller dem i hela landet,
- 2) begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken,
- 3) svara för trafikstyrningen,
- 4) främja digitaliseringen och automatiseringen av transportservice och trafiksystem,
- 5) svara för underhållet av landsvägarna och upprätthållandet av deras servicenivå, för genomförandet av viktiga vägprojekt och för riksomfattande uppgifter inom väghållningen samt för planering, byggande och underhåll av järnvägar och farleder och upprätthållandet av deras servicenivå,
- 6) svara för den styrning, det samarbete och de avtalsarrangemang som gäller väghållningen tillsammans med landskapen och väghållningsområden,
- 7) svara för och administrera informationsresurser som gäller trafikleder, sörja för statistikföringen inom verksamhetsområdet samt svara för det samarbete och de avtalsarrangemang som gäller trafik- och trafikledsdata tillsammans med landskapen,
- 8) trygga vintersjöfartens förutsättningar,
- 9) främja en fungerande marknad för trafik- och farledshållning,
- 10) inom den egna verksamheten sörja för beredskapen för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden samt inom sitt verksamhetsområde främja samhällets allmänna beredskap för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden, samt
- 11) slå vakt om och sköta kulturhistoriskt värdefulla fastighetsobjekt, kulturmiljöer och kulturegendom som verket har i sin besittning.

Trafikledsverket deltar i egenskap av sakkunnig i trafik- och farledshållning och innehavare av trafikledsegendom i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder som gäller trafiknäten samt i markanvändningssamarbetet. Verket deltar också i samordningen av trafiken och markanvändningen och i uppgörandet av riksomfattande planer för trafiksystemen och i den regionala trafiksystemplaneringen tillsammans med landskapen, kommunerna, stadsregionerna och andra aktörer.

Verket får dessutom

- 1) inom ramen för sina befogenheter ingå sådana internationella överenskommelser av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen, och
 - 2) delta i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde,
- Verket ska även sörja för andra sådana uppgifter inom sitt verksamhetsområde som det har enligt särskilda bestämmelser.

6 §

Överföring av vissa uppgifter

RP 289/2018 rd

Trafikledsverket får till privata eller offentliga tjänsteleverantörer föra över sådana dokumentserviceuppgifter, rådgivningstjänster, förvaltningstjänster, biträdande fältuppgifter och uppgifter i anslutning till markförvärv och inlösen som inte innebär utövande av beslutanderätt.

Trafikledsverket får med landskapet avtala om överföring av sådana uppgifter som rör tillstånd inom väghållningen till landskapet eller väghållningsområdet, om tillståndsärendet gäller

- 1) arbete på vägområde,
- 2) användningen av vägområde eller konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområdet för andra ändamål än landsvägsändamål,
- 3) tillstånd för anslutning,
- 4) tillstånd för reklam invid vägar,
- 5) försäljningsverksamhet invid landsvägar, eller
- 6) undantagslov för landsvägar under menförestid.

Trafikledsverket får med stöd av ett avtal anförtro landskapet eller kommunen offentliga uppgifter eller överta offentliga uppgifter av landskapet eller kommunen på det sätt som föreskrivs i lagen om flyttning av fordon (828/2008).

Tjänsteleverantören ska ha tillräckliga tekniska förutsättningar och tillräcklig kompetens för att sköta de uppgifter som avses i 1 mom. På den som utför uppgifterna tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförande av uppgifter enligt denna paragraf. Bestämmelser om skadestånd finns i skadeståndslagen (412/1974).

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

14.

Lag

om ändring av lagen om enskilda vägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras lagen om enskilda vägar (560/2018) 6, 13, 21, 23, 29, 51, 61, 65, 73, 83 och 85–88 §,
som följer:

6 §

Vägrätt till förmån för annat än en fastighet

Om en befintlig väg är viktig för en aktörs näringsidkande eller övriga verksamhet ska vägrätt upplåtas för verksamhetsutövaren, om vägens konstruktion lämpar sig för sådan trafik och om användningen av vägen inte medför betydande olägenhet för någon fastighet, annan registerenhet eller vägdelägare eller orsakar en i 4 § 3 mom. avsedd kränkning av ett allmänt intresse.

Vägrätt för användning av en befintlig väg för allmän trafik kan vid en vägförrättning upplåtas till förmån för staten, landskapet eller kommunen, om det är viktigt för att ordna trafiken på ett ändamålsenligt sätt och förutsättningarna i 1 mom. uppfylls och om ett vägslag har bildats för skötseln av vägärenden.

13 §

Upphörande av enskild väg och ändring till gata

En enskild väg eller vägdel upphör när ett gatuhållningsbeslut enligt 86 § 3 mom. i markanvändnings- och bygglagen har fattats om byggande eller förbättring av en gata som förmedlar dess trafik. I gatuhållningsbeslutet ska det fastställas vilka vägar eller vägdelar som ska upphöra. Kommunen ska på begäran lämna vägdelägare och vägslag sådana uppgifter om markanvändningen som den har kännedom om till den del de kan påverka gatuhållningsskyldighetens inträde.

När kommunen har blivit gatuhållningsskyldig för en gata till vilken trafiken på en enskild väg eller en vägdel är avsedd att överföras, eller när kommunen har börjat bygga en sådan gata, ska kommunen överta väghållningen av den enskilda väg eller vägdel som ändras till gata. En vägdelägare eller ett vägslag har rätt att föra frågan om kommunens skyldighet att överta väghållningen till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet för behandling, och myndigheten kan vid vite ålägga kommunen att fullgöra denna skyldighet.

Om det vägområde som hör till den enskilda väg som ska upphöra inte hör till en sådan gata som avses i 1 eller 2 mom., ska 12 § 5 mom. tillämpas.

21 §

Anläggning av väg på eller i närheten av ett område som ingår i nätverket Natura 2000

Om anläggningen av en väg betydligt försämrar de naturvärden på grund av vilka ett område har införlivats eller avses bli införlivat i det i naturvårdslagen avsedda nätverket Natura 2000 och om inga hinder för anläggningen av vägen annars föreligger, ska förrättningsmännen vid förrättningen av enskild väg i samråd med Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet sträva efter att finna ett sådant alternativ där olägenheterna blir så små som möjligt på ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som införlivats i nätverket.

Om det inte är möjligt att till skäligena merkostnader anlägga vägen så att användarens behov tillgodoses på ett tillfredställande sätt, är staten, om så yrkas, skyldig att ersätta olägenheten eller lösa in det område för vilket ansökan om bildande av vägrätt har lämnats in.

Bestämmelser om nätverket Natura 2000 i övrigt finns i 10 kap. i naturvårdslagen. Den i 2 mom. avsedda frågan om huruvida den olägenhet som orsakas av att vägen över huvud taget inte kan anläggas ska ersättas eller området ska inlösas handläggs och avgörs enligt 53 § 3 mom. i naturvårdslagen.

23 §

Hot om tvångsutförande

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet kan på ansökan av en vägdelägare, ett väglag eller ägaren till en fastighet som vägrätten gäller förena ett sådant lagakraftvunnet beslut från förrättning av enskild väg eller en sådan lagakraftvunnen dom som har meddelats med stöd av denna lag och som gäller en åtgärd för väghållning med hot om tvångsutförande, om den som är skyldig att utföra åtgärden inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som förelagts vid förrättningen av enskild väg. Om den som är skyldig att utföra åtgärden är ett väglag ska, innan ett beslut om verkställighet av hotet om tvångsutförande fattas, sysslomannen eller bestyrelsen ges tillfälle att bli hörd i saken och, om väghållningsärendet inte behandlats vid väglagets stämma, stämman ges tillfälle att inom viss tid avge utlåtande.

Om den som är skyldig att vidta åtgärder inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som angetts i beslutet om föreläggande av hot om tvångsutförande, ska sökanden för verkställande av hotet om tvångsutförande underrätta Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet om detta. Genom beslutet om verkställande av hotet om tvångsutförande berättigas sökanden eller någon annan fysisk person att utföra eller låta utföra de åtgärder som bestämts vid en förrättning av enskild väg på bekostnad av den som är skyldig att utföra dem.

På hot om tvångsutförande tillämpas i övrigt viteslagen (1113/1990).

29 §

Förbud och begränsning av användning av väg samt avstängning av väg

Väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna kan för andra än vägdelägarna meddela ett förbud mot användningen av vägen för trafik med alla eller vissa slag av motor- eller hästfordon eller begränsa användningen av vägen. Ett sådant förbud eller en sådan begränsning utgör inte något hinder för färd till en vägdelägarers fastighet i lovligen ärenden och hindrar inte en vägdelägare eller, om vägdelägarna bildar ett väglag, sysslomannen eller bestyrelsen att bevilja ett i 28 § avsett tillstånd för tillfällig användning av vägen, om det finns vägande skäl till det. Bestämmelser om förbud mot eller begränsning av användningen av vägar som får bidrag för väghållningen från staten, landskapet eller kommunen finns i 85 §.

Förbud eller begränsningar som avses i 1 mom. ska tillkännages genom att ett behörigt vägmärke eller en annan trafikordning sätts upp invid vägen.

En fastighetsägare får inte placera ut en avstängningsanordning vid en enskild väg på sin fastighet, om inte väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna samtycker till det. Om samtycke till en avstängningsanordning inte ges, kan fastighetsägaren emellertid vid en förrättning av enskild väg beviljas rätt att placera ut en avstängningsanordning om det är behövligt på grund av den olägenhet som trafiken medför för fastighetens användning, på grund av trafiksäkerheten eller av andra särskilda skäl. Den som placerar ut en avstängningsanordning ska se till att vägdelägarna har möjlighet att använda vägen trots avstängningsanordningen. Bestämmelser om avstängning av vägar som får bidrag för väghållningen från staten, landskapet eller kommunen finns i 85 §.

51 §

Väglagets stadgar

Väglaget kan upprätta stadgar om sin förvaltning och övriga verksamhet. I väglagets stadgar ska åtminstone väglagets namn, hemort och organ anges. Stadgarna får avvika från bestämmelserna i denna lag, om det är särskilt tillåtet. I andra frågor som ska bestämmas i väglagets stadgar ska det som föreskrivs i denna lag iakttas.

Om väglagets stadgar avviker från bestämmelserna i denna lag, krävs det att väglaget antar stadgarna enhälligt. I annat fall räcker ett majoritetsbeslut.

Väglagets stadgar får inte kränka de rättigheter vägdelägare har enligt denna lag eller lika-behandlingen av vägdelägarna. Alla vägdelägare har rätt att på begäran få en kopia av väglagets stadgar av sysslomannen eller bestyrelsens ordförande.

Vägdelägare har rätt att begära att stadgarna ska behandlas och granskas av väglagsstämman.

Stadgarna träder i kraft genom en anteckning om godkännande av stadgarna i fastighetsdata-systemet och de gällande stadgarna har lämnats in till registret över enskilda vägar.

61 §

Samman kallande av väglagets stämma

Väglagsstämman sammankallas av sysslomannen eller bestyrelsen eller av någon annan i väglagets stadgar angiven aktör. En skriftlig kallelse till stämman ska sändas till varje vägdelägare vars postadress är känd för väglaget eller som har meddelat väglaget en e-postadress eller någon annan datakommunikationsförbindelse för sändande av kallelsen. I väglagets stadgar kan det även bestämmas om andra kompletterande sätt att informera om tidpunkten för väglagets stämma. Kallelsen ska tillställas vägdelägarna tidigast två månader och senast två veckor före stämman. I väglagets stadgar kan den kortare tidsfristen förlängas och den längre förkortas.

I kallelsen till en årsstämma ska förslaget till debiteringslängd nämnas, likaså sådana ärenden av betydelse för väghållningen som ska avgöras vid stämman. Väglagets stadgar ska sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen. I kallelsen till en extra stämma ska de ärenden nämnas som avgörs vid stämman. Förslaget till debiteringslängd ska under minst två veckor före stämman hållas framlagt för vägdelägarna på en i kallelsen angiven plats eller sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen.

Vägdelägarna ska ges möjlighet att bekanta sig med de protokoll som efter den senaste årsstämman upprättats över de möten väglagets organ hållit och de beslut organen fattat. Protokollen ska under minst två veckor före stämman hållas framlagda för vägdelägarna på en i kallelsen angiven plats.

Om sysslomannen eller bestyrelsen eller någon annan i väglagets stadgar angiven aktör underlåter att sammankalla årsstämma eller vägrar att kalla vägdelägarna till extra stämma, kan stämman på ansökan av en vägdelägare hållas under ledning av en förrättningsingenjör i samband med förrättning av enskild väg, eller så kan Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet på ansökan av en vägdelägare, efter att ha gett sysslomannen eller bestyrelsen tillfälle att bli hörd, berättiga sökanden att kalla vägdelägarna till stämma på det sätt som föreskrivs i 1 mom.

Vad som i 1–3 mom. föreskrivs om vägdelägare gäller även andra sakägare vars ärenden behandlas på väglagets stämma.

65 §

Klander av väglagets beslut

En vägdelägare eller annan sakägare har rätt att klandra ett beslut av väglagsstämman eller den konstituerande stämman genom talan mot väglaget, om

- 1) procedurbestämmelserna i denna lag eller i väglagets stadgar inte har iakttagits vid behandlingen av ett ärende,
- 2) beslutet strider mot denna lag eller väglagets stadgar,
- 3) beslutet kränker hans eller hennes rättigheter eller vägdelägarnas likställighet.

Genom en dom med anledning av en klandertalan kan ett beslut förklaras ogiltigt eller ändras på yrkande av käranden. Beslutet kan ändras endast om det kan konstateras vilket innehåll det borde ha haft.

Klandertalan mot väglaget ska väckas vid den tingsrätt som fungerar som jorrdomstol inom tre månader från det att beslutet fattades. Behörig tingsrätt är den tingsrätt som är jorrdomstol inom vars domkrets den aktuella vägen är belägen. Om vägen är belägen inom två eller flera jorrdomstolskretsar avgörs ärendet av den tingsrätt som är jorrdomstol inom vars domkrets största delen av den väg som ärendet gäller är belägen. Om tingsrättens domförhet föreskrivs i 2 kap. i rättegångsbalken. Jordrättsingenjören kan delta i beredningen av ärendet.

Om beslutet gäller en sådan sakägares rätt som inte är vägdelägare och som inte varit närvarande vid den stämma där beslutet fattades, har sakägaren rätt att väcka klandertalan inom tre månader från den dag då han eller hon bevisligen fick del av beslutet. Om det med anledning av beslutet har framställts ett i 64 § avsett rättelseyrkande, har vägdelägare och andra sakägare dock rätt att väcka talan mot väglaget vid tingsrätten inom 30 dagar från delfäendet av det beslut som meddelats med anledning av rättelseyrkandet.

73 §

Ansökan om förrättning av enskild väg

Ansökan om förrättning av enskild väg görs skriftligen hos Lantmäteriverket. Om en förrättning av enskild väg i sin helhet gäller ett detaljplaneområde för vilket kommunen för fastighetsregister i enlighet med 5 § i fastighetsregisterlagen, ska ansökan göras hos kommunens fastighetsregisterförare.

Ansökan om förrättning av enskild väg kan göras av vägdelägare, ägare och delägare till en fastighet eller annan registerenhet, delägare i ett gemensamt område, en näringsidkare som avses i 6 § eller annan i den paragrafen avsedd aktör, det väglag vars väg ärendet gäller, samt kommunen, Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet eller staten. Ansökan om förrättning av enskild väg för att utreda en vägs läge och bredd samt de rättigheter som gäller för vägen kan även göras av en innehavare av särskilda rättigheter som hänför sig till fastigheten. Lantmäteriverket eller en annan fastighetsregisterförare kan inleda en förrättning av enskild väg utan ansökan i sådana fall som avses i 283 § i fastighetsbildningslagen.

Av ansökan ska framgå

- 1) vilken åtgärd som söks och vid behov grunden för ansökan,
- 2) vilka fastigheter eller vilket område förrättningen är avsedd att gälla,
- 3) den sökandes namn och adress,
- 4) andra sakägare som den sökande känner till,
- 5) väglagets syssloman eller minst en ordinarie medlem av bestyrelsen om ansökan gäller en väg vars delägare bildar ett väglag, och
- 6) sökandens samt dennes lagliga företrädares eller ombuds telefonnummer och den adress och e-postadress till vilken meddelanden om förrättningen ska sändas.

83 §

Statsunderstöd

RP 289/2018 rd

Landskapet kan årligen bevilja understöd till väglag för rådgivning och vägledning och för produktion av material och tjänster till stöd för dessa samt för underhållet av en enskild väg, förutsatt att det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen. En förutsättning är dessutom att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade, i enlighet med vad som förutsätts i 50 §. Landskapet kan bevilja understöd för underhållet av färjesträckor på enskilda vägar som en del av skötseln av planeringen och ordnandet av skärgårdstrafiken i enlighet med 6 § 2 mom. i landskapslagen (/).

Bedömningen av om understödsanslaget är tillräckligt görs enligt landskapens fullmäktigeperioder. Vid bedömningen granskas behovet av statsunderstöd till enskilda vägar, de effekter som uppnåtts med understöden, den utveckling som förväntas samt deras förhållande till utvecklingen av den offentliga ekonomin.

Beslut om beviljande och indragning av statsunderstöd fattas av det landskapet inom vars verksamhetsområde vägen eller största delen av vägen finns.

Närmare bestämmelser om fördelning av anslaget för statsunderstöd får vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

85 §

Tillåtande av trafik på väg som får understöd

Om staten, landskapet eller kommunen med stöd av denna eller någon annan lag understöder väglaget eller vägdelägarna gemensamt vid underhållet av en väg, får användningen av vägen för annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna inte förbjudas eller vägen stängas av under den period som understödet avser. Detsamma gäller en väg för vars underhåll kommunen svarar på sin bekostnad. Uttag av avgift med stöd av 28 § för användning av vägen kan förbjudas i beslutet om understöd för underhåll av vägen.

Om annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna orsakar fastighetens eller registerenhets ägare eller trafiksäkerheten avsevärd olägenhet, kan med kommunens samtycke trafik som gagnar andra än vägdelägarna förbjudas eller begränsas på en väg för vars underhåll det beviljas understöd eller en sådan väg stängas av. Innan kommunen ger sitt samtycke ska den begära utlåtande av landskapet.

Om staten, landskapet eller kommunen med stöd av denna eller någon annan lag understöder väglaget eller vägdelägarna gemensamt vid anläggningen av en väg, eller vägen har anlagts helt eller delvis med kommunens medel, ska vad som i denna paragraf föreskrivs om användning av vägen för annan verksamhet eller trafik än sådan som gagnar vägdelägarna iakttas i tio år efter det att den sista bidragsposten har lyfts eller kommunen har avslutat sitt vägarbete.

86 §

Förbud mot betalning av skuld med understöd

Understöd som beviljats av statens, landskapets eller kommunens medel får inte utmätas för betalning av skuld.

87 §

Tillämpning av statsunderstödslagen

På de statsunderstöd som avses i detta kapitel tillämpas dessutom statsunderstödslagen (688/2001), om inte något annat föreskrivs i denna eller i någon annan lag. På understöd som beviljats av landskapet tillämpas dock enbart statsunderstödslagens 2 kap. som gäller grunder-

RP 289/2018 rd

na för beviljande av statsunderstöd, 3 kap. som gäller beviljande och utbetalning av statsunderstöd, 4 kap. som gäller användning av statsunderstöd och övervakningen därav, 5 kap. som gäller återbetalning och återkrav av statsunderstöd, 6 kap. som gäller information och utlämnande av uppgifter samt 33 § som gäller delgivning.

88 §

Ändringsökande

I ett beslut som gäller statsunderstöd får begäras omprövning på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2004).

Det beslut som meddelas med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Behörig förvaltningsdomstol är den inom vars domkrets den enskilda vägen finns. Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Landskapet får söka ändring i ett i 85 § 2 mom. avsett beslut om samtycke av kommunen.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

15.

Lag

om införande av lagstiftningen om genomförande av landskapsreformen inom sektorn för trafik och transport

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Författningar som träder i kraft

Följande lagar träder i kraft den 1 januari 2021:

- 1) lag om ändring av lagen om flyttning av fordon (/),
- 2) lag om ändring av 76 och 80 § i luftfartslagen (/),
- 3) lag om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket (/),
- 4) lag om ändring av trafiksystem och landsvägar (/) utöver 42 § 5 mom. 4 punkt som träder i kraft samtidigt som denna lag,
- 5) lag om ändring av lagen om transportservice (/),
- 6) lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten (/),
- 7) lag om ändring av 12 kap. 3 § i sjölagen (/),
- 8) lag om ändring av banlagen (/),
- 9) lag om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget (/),
- 10) lag om ändring av 234 och 318 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (/),
- 11) lag om ändring av 184 § i vägtrafiklagen (/),
- 12) lag om ändring av 12 § i lagen om transport av farliga ämnen (/),
- 13) lag om ändring av 2 och 6 § i lagen om Trafikverket (/), och
- 14) lag om ändring av lagen om enskilda vägar (/).

2 §

Tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om överföring av uppgifter enligt de lagar som nämns i 1 §, nämligen uppgifter som avses i 6 § 1 mom. 14 punkten och 2 mom. 1 punkten i landskapslagen (/) samt om överföring av uppgifter i samband med statsunderstöd för enskilda vägar och mobilitetsstyrning enligt 6 § 1 mom. 15 punkten i den lagen. I denna lag föreskrivs dessutom om överföring av vissa uppgifter till det aktiebolag (trafikstyrningsbolag) som avses i 1 § 1 mom. i lagen om ombildande av Trafikverkets trafikstyrnings- och ledningstjänster till ett aktiebolag (574/2018). I fråga om omständigheterna i samband med överföringen av uppgifter gäller dessutom vad som särskilt föreskrivs.

2 kap.

175

Bestämmelser om personal

3 §

Ställningen för den personal som övergår från staten till landskapen

Överföringen av uppgifter och stödtjänstuppgifterna till dem från staten till landskapen samt överföringen av den personal som sköter dessa uppgifter från närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden och från det utvecklings- och förvaltningscenter som avses i 3 a § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009), nedan utvecklings- och förvaltningscentret, till landskapen och till landskapens nationella servicecenter som avses i 119 § i landskapslagen betraktas som överlåtelse av rörelse.

En person som hör till i 1 mom. avsedda personal och av vars faktiska arbetsuppgifter åtminstone hälften ska överföras, övergår i landskapets tjänst.

Landskapet svarar för semesterlöneskuld som har förfallit till betalning vid utgången av år 2020.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. ska tillämpas också på överföring av uppgifter och anställda till en sammanslutning som hör till en landskapskoncern eller där landskapen har bestämmande inflytande och som bildas senast den 31 december 2022.

4 §

Tilläggs pensionsskydd

De sammanslutningar som hör till landskapskoncernen eller där landskapen har bestämmande inflytande ska, om de har bildats senast den 31 december 2022, se till att de personer som övergår till anställning hos sammanslutningarna med stöd av denna lag eller till följd av landskapsreformen från att ha varit anställda av staten, och vilkas anställning fortsätter i sammanslutningen utan avbrott fram till pensionsfallet, får behålla en tilläggs pensionsandel på nivå enligt 8 § 2 mom. i lagen om införande av pensionslagen för den offentliga sektorn (82/2016).

De som på grund av landskapsreformen övergår från staten till anställning hos en sammanslutning som hör till ett landskap eller en landskapskoncern eller där landskapen har bestämmande inflytande och som har bildats senast den 31 december 2022 bevarar rätten till tilläggs pensionsskydd enligt 8 § 2 mom. i lagen om införande av pensionslagen för den offentliga sektorn, om

1) anställningsförhållandet uppfyller kraven på kontinuitet enligt 9 § i denna lag före den 1 januari 2021, och

2) anställningsförhållandet fortsätter så som avses i 1 punkten nämnda paragrafen utan avbrott hos ett medlemssamfund i Keva från den 1 januari 2021.

5 §

Ställningen för den personal som övergår till Trafikledsverket

I 5 a–5 c § i statstjänstemannalagen (750/1994) föreskrivs om ställningen för den personal som sköter uppgifter som enligt denna lag överförs till Trafikledsverket.

6 §

Ställningen för den personal som övergår till trafikstyrningsbolaget

RP 289/2018 rd

Bestämmelser om den personalens ställning som överförs till trafikstyrningsbolaget finns i 5 e och 5 f § i statstjänstemannalagen samt i arbetsavtalslagen (55/2001).

3 kap.

Bestämmelser om uppgifter och behörighet

7 §

Övergångsbestämmelser om landskapens uppgifter och behörighet

Sådana uppgifter inom landskapens uppgiftsområde som avses i 6 § 1 mom. 14 och 15 punkten och i 6 § 2 mom. 1 punkten i landskapslagen och som enligt någon annan lag ska skötas av närings-, trafik- och miljöcentralerna, av utvecklings- och förvaltningscentret, av länsstyrelserna eller av landskapsförbunden ska den 1 januari 2021 i enlighet med denna lag överföras till det behöriga landskapet.

8 §

Övergångsbestämmelser som gäller anhängiga ärenden samt uppgiftsrelaterade rättigheter och skyldigheter

De ärenden som är anhängiga inom närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden, vid utvecklings- och förvaltningscentret samt vid landskapsförbunden och som ska överföras enligt denna lag, ingångna avtal och förbindelser samt de rättigheter och skyldigheter som följer av dem ska den 1 januari 2021 överföras till det behöriga landskapet.

De i 13 § 2 mom., 23 § samt 61 § 4 mom. i lagen om enskilda vägar (560/2018) avsedda ärenden som är anhängiga vid närings-, trafik- och miljöcentralen överförs den 1 januari 2021 till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet.

4 kap.

Egendomsarrangemang

9 §

Överföring till landskapen av statens lösa egendom samt av avtal och ansvarsförbindelser

Till landskapen övergår den 1 januari 2021 närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområdets lösa egendom, de rättigheter som gäller ägande, besittning och användning av den lösa egendomen samt de immateriella rättigheter och tillstånd som hör till den verksamhet som anknyter till landskapets i denna lag avsedda uppgifter. Om uppgifterna överförs från en närings-, trafik- och miljöcentralens trafikansvarsområde till flera än ett landskap, överförs egendomen i det förhållande som motsvarar överföringen av uppgifterna, om inte staten och landskapen avtalar om något annat. Staten och landskapen i fråga kan även avtala om överföringen av lös egendom på något annat sätt.

De avtal som gäller organiseringen av uppgifter som överförs till landskapen från närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden och från utvecklings- och förvaltningscentret överförs av staten till landskapen från den 1 januari 2021. Om det inte är möjligt att överföra eller dela upp ett avtal ska staten i den sammanställning som avses i 10 § lägga fram ett förslag till fördelningen av det ansvar som avtalet medför.

RP 289/2018 rd

Fram till den 31 december 2024 får landskapen utnyttja upphandlingsavtal som Senatsfastigheter, Hansel Ab, Statens center för informations- och kommunikationsteknik och Servicecentret för statens ekonomi- och personalförvaltning, närings-, trafik- och miljöcentralen samt utvecklings- och förvaltningscentret ingått samt ramavtal och upphandlingsavtal som Hansel Ab konkurrensutsatt.

10 §

Sammanställning över egendom och avtal som överförs från staten

Närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden ska för landskapen lägga fram en detaljerad sammanställning över den i 9 § avsedda lösa egendomen, de rättigheter som gäller ägande, besittning och användning av den lösa egendomen samt immateriella rättigheter och tillstånd. Sammanställningen ska lämnas senast den 29 februari 2020. Informationen kan tas emot också av det servicecenter som avses i 23 § i lagen om införande av lagstiftningen om verkställighet av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter.

Landskapet eller, på uppdrag av landskapet, det servicecenter som avses i 1 mom. kan av staten begära kompletterande utredningar och handlingar som det anser sig behöva. Om landskapet anser att de lokaler, den övriga egendom och de avtal som överförs i landskapets besittning enligt den sammanställning som avses i 1 mom. inte tryggar organiseringen av de uppgifter som överförs från staten till landskapet på området i fråga, ska landskapet förhandla med staten.

Staten ska komplettera den sammanställning som avses i 1 mom. senast den 30 juni 2021, om det sker väsentliga förändringar i de lokaler, den lösa egendom som överförs eller de rättigheter som gäller ägande, besittning och användning av den lösa egendomen eller de immateriella rättigheterna eller tillstånden efter det att sammanställningen har lämnats och om landskapet anser att sammanställningen behöver kompletteras.

11 §

Landskapets beslut

Landskapsfullmäktige ska behandla den sammanställning som avses i 10 § och utifrån den fatta beslut om överföring av de avtal och den lösa egendom som avses i 9 §, de rättigheter som gäller ägande, besittning och användning av den lösa egendomen, immateriella rättigheter och tillstånd till landskapet och för att omfattas av landskapets ansvar.

12 §

Ändringssökande av landskapets beslut

Landskapets beslut enligt 11 § får verkställas innan det har vunnit laga kraft om inte förvaltningsdomstolen till någon del förbjuder verkställighet.

Vid ändringssökande förs statens talan av kommunikationsministeriet.

Även om staten hade överklagat beslut som avses i 11 §, har landskapet rätt att ordna de tjänster som landskapet ansvarar för och som enligt denna lag överförs från staten till landskapet i de lokaler som förvaltas av staten och att använda den lösa egendom som staten äger eller besitter och som behövs för att ordna tjänsterna och andra uppgifter, innan förvaltningsdomstolens beslut i ärendet till dess att beslutet har vunnit laga kraft.

13 §

Statsborgen

Statsrådet kan, utan att kräva motsäkerheter men annars på de villkor som det bestämmer, besluta ställa statlig propriëborgen för de förbindelser som framgår av den sammanställning som avses i 9 §, för ränteväxlings- och valutaväxlingsavtal i samband med dem och för andra motsvarande skyddsarrangemang samt som garanti för räntor och för uppfyllande av andra avtalsvillkor.

Om det för tryggnad av betalningen av en i 1 mom. avsedd skuld eller för fullgörande av någon annan i 1 § mom. avsedd förbindelse har ställts säkerhet, beviljas statsborgen med avvikelse från 1 mom. som fyllnadsborgen i förhållande till den säkerhet som ställts.

Sådana borgensförbindelser som avses i denna paragraf kan vara i kraft högst till det belopp som riksdagen i samband med behandlingen av statsbudgeten har beviljat med samtycke.

14 §

Anmälan till borgenärer och avtalsparter

Landskapet ska senast den 31 oktober 2020 sända ett skriftligt meddelande till avtalsparterna för de ansvarsförbindelser och avtal som överförs på sitt ansvar. Av meddelandet ska det framgå om ansvarsförbindelserna och avtalen överförs vidare från landskapet till ett sådant servicecenter som avses i 119 § i landskapslagen.

15 §

Överföring av landskapets avtal och ansvar till servicecentret

Landskapet ska överföra hyresavtal för lokaler till i 119 § i landskapslagen avsett servicecentret för lokal- och fastighetsförvaltning.

Landskapet ska överföra sådana avtal gällande IT och datatekniktjänster som kommit i dess ägo och programlicenser som berättigar till användning av de datasystem som dessa avtal avser och motsvarande rättigheter samt anläggningstillgångar till servicecentret för informations- och kommunikationstekniska tjänster som avses i 119 § i landskapslagen, till den del som de är nödvändiga för att servicecentret ska kunna producera de tjänster som det ska svara för enligt den nämnda paragrafens 4 mom. i landskapslagen. Landskapet och servicecentret för informations- och kommunikationstekniska tjänster kan också avtala om överföring på annat sätt av avtal, rättigheter och tillgångar som avses i detta moment.

Landskapet ska besluta om överföringen så att avtalen, licenser, rättigheter och anläggningstillgångar den 1 januari 2021 överförs till de servicecenter som avses i 1 och 2 mom.

16 §

Notering av egendomsarrangemang i landskapens bokföring

Överföring av egendom och skulder ska i landskapen noteras som tillgångs- och skuldposter samt som grundkapital. Sådant överföring av tillgångar och skulder som avses i 15 § till de nationella servicecenter som avses i 119 § i landskapslagen ska noteras som avdrag på landskapets tillgångs- och skuldposter samt som aktier under bestående aktiva.

5 kap.

Bestämmelser om överföringar till Trafikledsverket

17 §

Övergångsbestämmelser som gäller Trafikledsverkets uppgifter och behörighet

Uppgifter som hör till Trafikledsverkets uppgiftsområde enligt vad som föreskrivs i de lagar som nämns i 1 § 1 mom. och som enligt vad som föreskrivs någon annanstans i lag ska skötas av närings-, trafik- och miljöcentralen eller utvecklings- och förvaltningscentret överförs till Trafikledsverket den 1 januari 2021 i enlighet med denna lag.

18 §

Övergångsbestämmelser som gäller anhängiga ärenden samt uppgiftsrelaterade rättigheter och skyldigheter

De ärenden som är anhängiga inom närings-, trafik- och miljöcentralernas trafikansvarsområden och vid utvecklings- och förvaltningscentret inom verksamhetsområden som enligt denna lag överförs till Trafikledsverket samt egendom, immateriella rättigheter, ingångna avtal och förbindelser och de rättigheter och skyldigheter som följer av dem överförs den 1 januari 2021 till Trafikledsverket.

6 kap.

Bestämmelser om överföringar till trafikstyrningsbolaget

19 §

Uppgifter som överförs

Uppgifterna i samband med närings-, trafik- och miljöcentralernas trafiktelematik och kundservicecenter överförs den 1 januari 2021 till trafikstyrningsbolaget.

20 §

Överlåtelsefullmakt

Statsrådet bemyndigas att till trafikstyrningsbolaget överlåta den egendom, de immateriella rättigheter och den affärsverksamhet som har samband med trafiktelematikens och kundservicecentrets uppgifter och är i närings-, trafik- och miljöcentralernas besittning.

21 §

Överlåtelsevillkor

Statsrådet bestämmer med stöd av 20 § vilken egendom som ska överlåtas, dess värde och överlåtelsevillkoren. Statsrådet bestämmer också om övriga arrangemang som gäller överlåtelser av egendom och bildandet av trafikstyrningsbolaget.

Statsrådet bestämmer vilken del av egendomen som ska överlåtas mot aktier i trafikstyrningsbolaget.

RP 289/2018 rd

Statens lån till trafikstyrningsbolaget kan stå utan säkerhet till det kapitalbelopp som motsvarar statens lån för egendom som vid tidpunkten för överlåtelsen har samband med trafiktelematikens och kundservicecentrets funktioner vid närings-, trafik- och miljöcentralerna.

22 §

Beskattning

Som anskaffningsutgift som inte dragits av vid beskattningen för anläggningstillgångar och andra tillgångar som överförs i samband med bolagiseringen och som belopp som inte dragits av vid beskattningen av utgifter med lång verkningstid betraktas i beskattningen av trafikstyrningsbolaget bokföringsvärdet av tillgångar och utgifter med lång verkningstid enligt bokslutet för den senast avslutade räkenskapsperiod som föregick överföringen av tillgångarna.

Trafikstyrningsbolaget är inte skyldigt att betala överlåtelseskatt på överlåtelse av fastighet eller värdepapper i samband med den överlåtelse mot aktier enligt 1 mom. i det under bildning varande aktiebolag som avses i 20 §.

23 §

Ansvar för förbindelser

Trafikstyrningsbolaget svarar för de låne-, borgens-, upphandlings- och leveransavtal samt andra förbindelser som närings-, trafik- och miljöcentralerna i samband med trafiktelematiken och kundservicecentrets uppgifter under sin verksamhet har ingått eller åtagit sig och som gäller egendom och affärsverksamhet som överlåtits till det.

Statens sekundära ansvar för lån och förbindelser i samband med uppgifter som hän-för sig till närings-, trafik- och miljöcentralernas trafiktelematik och kundservicecenter förblir i kraft.

24 §

Verksamhetens kontinuitet i förvaltningsärenden

Förvaltningsbeslut som gäller rättigheter, fördel eller skyldighet i anslutning till den egendom och affärsverksamhet vid närings-, trafik- och miljöcentralerna som överlåts till trafikstyrningsbolaget förblir i kraft så att besluten till den del de gäller den egendom och affärsverksamhet som överlåts utan särskilt beslut gäller trafikstyrningsbolaget.

I fråga om förvaltningsärenden som är anhängiga träder trafikstyrningsbolaget i förvaltningsärenden och i förvaltningsrättskipningen i närings-, trafik- och miljöcentralernas ställe utan särskilt beslut.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

25 §

Tillämpning av bestämmelserna om det temporära beredningsorganet

Bestämmelserna om det temporära beredningsorganets rätt att få information i 9 § i lagen om införande av landskapslagen, lagen om ordnande av social- och hälsovård och lagen om

RP 289/2018 rd

ordnande av räddningsväsendet (/) tillämpas även på information som innehas av Trafikledsverket eller utvecklings- och förvaltningscentret.

26 §

Övergångsbestämmelser som gäller ändringssökande

Ändring i beslut som har fattats före ikraftträdandet av de lagar som nämns i 1 § söks enligt de bestämmelser i lagarna i fråga som gällde vid ikraftträdandet.

På sökande av ändring i ärenden som är anhängiga vid domstol vid ikraftträdandet de i 1 § nämnda lagarna tillämpas de bestämmelser i lagarna i fråga som gällde vid ikraftträdandet.

Om en domstol upphäver ett beslut som har fattats före ikraftträdandet av de i 1 § nämnda lagarna och återförvisar ärendet att i sin helhet behandlas på nytt, behandlas och avgörs ärendet i enlighet med de bestämmelser som införs genom denna lag.

27 §

Beredningen av samarbetet mellan landskapen

Landskapen ska bereda och godkänna det i 15 g § i lagen om trafiksystem och landsvägar avsedda samarbetsavtalet om väghållningsområden och sända det till kommunikationsministeriet och Trafikledsverket för kännedom senast den 29 februari 2020. På avtal om väghållningsområden ska till övriga delar tillämpas vad som föreskrivs i 1 b kap. i den nämnda lagen.

28 §

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 20 .

Rätten att få information enligt 318 § 2 mom. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) gäller närings-, trafik- och miljöcentralerna fram till dess att lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009) har upphävts.

RP 289/2018 rd

Helsingfors den 5 december 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

Lag

om ändring av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om flyttning av fordon (828/2008) 4–7 och 14 §,
av dem 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 739/2018, 5 § sådan den lyder i lagarna
729/2011 och 1508/2011, 6 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1508/2011 samt 14 § sådan
den lyder i lag 940/2018, som följer:

Gällande lydelse

4 §

Skyldigheten att flytta fordon från olycksplatser

Ett fordonets ägare, innehavare och förare är skyldiga att utan dröjsmål och senast inom två dygn efter en trafikolycka flytta fordonet från olycksplatsen.

Har inte fordonet flyttats inom den tid som fastställts i 1 mom., är *väghållningsmyndigheten* skyldig att göra en upplagsflyttning. Vid trafikolyckor som sker på enskilda vägar sköter kommunen upplagsflyttningar på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen.

Om fordonet står så att det äventyrar trafik-säkerheten, är polisen skyldig att flytta fordonet utan dröjsmål.

5 §

Flyttning med stöd av parkeringsbestämmelser

Har ett fordon parkerats på en väg i strid med en bestämmelse om parkering, får *väghållningsmyndigheten* eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning tidigast två dygn efter det att fordonet parkerats i strid med bestämmelsen.

Har ett fordon parkerats på ett privat område eller i terrängen i strid med en bestämmelse om parkering, utför kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren en

Föreslagen lydelse

4 §

Skyldigheten att flytta fordon från olycksplatser

Ett fordonets ägare, innehavare och förare är skyldiga att utan dröjsmål och senast inom två dygn efter en trafikolycka flytta fordonet från olycksplatsen.

Har inte fordonet flyttats inom den tid som fastställts i 1 mom., är *Trafikledsverket eller kommunen* skyldig att göra en upplagsflyttning. Vid trafikolyckor som sker på enskilda vägar sköter kommunen upplagsflyttningar på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen.

Om fordonet står så att det äventyrar trafik-säkerheten, är polisen skyldig att flytta fordonet utan dröjsmål.

5 §

Flyttning med stöd av parkeringsbestämmelser

Har ett fordon parkerats på en väg i strid med en bestämmelse om parkering, får *Trafikledsverket, kommunen* eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning tidigast två dygn efter det att fordonet parkerats i strid med bestämmelsen.

Har ett fordon parkerats på ett privat område eller i terrängen i strid med en bestämmelse om parkering, utför kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren en

Gällande lydelse

närflyttning eller upplagsflyttning efter två dygn på motiverad begäran från områdets ägare eller innehavare.

Trots det som föreskrivs i 1 och 2 mom. får ett fordon flyttas utan dröjsmål, om det fordonet har felparkerats fem olika gånger i strid med en bestämmelse om parkering och det för dessa gärningar har påförts fem felparkeringsavgifter som är obetalda och i vilka ändring inte kan sökas.

Om fordonet har parkerats så att det äventyrar trafiksäkerheten, är polisen skyldig att flytta fordonet utan dröjsmål. Medför ett parkerat fordon betydande olägenhet för väganvändningen, får polisen, *väghållningsmyndigheten* eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning utan dröjsmål.

Har ett fordon i strid med 11 § 2 mom. i räddningslagen (379/2011) parkerats på en räddningsväg, får polisen eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning utan dröjsmål.

6 §

Flyttning på grund av arbete som utförs eller evenemang som ordnas inom vägområdet

Medför ett parkerat fordon olägenhet för underhåll eller renhållning eller reparations- eller byggarbeten inom vägområdet, får *väghållningsmyndigheten* utföra en närflyttning. *Detsamma gäller vid ett evenemang som med väghållarens tillstånd ordnas inom vägområdet.* På enskilda vägar sköter kommunen närflyttningen på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen.

Om det på förhand är känt att ett arbete eller ett evenemang ska ske inom vägområdet, ska flyttningen av fordon meddelas minst två dygn på förhand genom lämplig märkning på området eller genom ett meddelande. I exceptionella situationer eller efter myndighetens prövning kan fordon flyttas utan förhandsanmälan om att ett arbete ska utföras inom vägområdet.

Om en närflyttning av ett fordon inte kan utföras på grund av trafik eller utrymmesbrist eller av andra motsvarande orsaker, får en upplagsflyttning av fordonet utföras.

Föreslagen lydelse

närflyttning eller upplagsflyttning efter två dygn på motiverad begäran från områdets ägare eller innehavare.

Trots det som föreskrivs i 1 och 2 mom. får ett fordon flyttas utan dröjsmål, om det fordonet har felparkerats fem olika gånger i strid med en bestämmelse om parkering och det för dessa gärningar har påförts fem felparkeringsavgifter som är obetalda och i vilka ändring inte kan sökas.

Om fordonet har parkerats så att det äventyrar trafiksäkerheten, är polisen skyldig att flytta fordonet utan dröjsmål. Medför ett parkerat fordon betydande olägenhet för väganvändningen, får polisen, *Trafikledsverket, kommunen* eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning utan dröjsmål.

Har ett fordon i strid med 11 § 2 mom. i räddningslagen (379/2011) parkerats på en räddningsväg, får polisen eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning utan dröjsmål.

6 §

Flyttning på grund av arbete som utförs eller evenemang som ordnas inom vägområdet

Medför ett parkerat fordon olägenhet för underhåll eller renhållning, reparations- eller byggarbeten inom vägområdet *eller vid ett evenemang som med Trafikledsverkets eller kommunens tillstånd ordnas inom vägområdet,* får *Trafikledsverket eller kommunen* utföra en närflyttning. På enskilda vägar sköter kommunen närflyttningen på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen.

Om det på förhand är känt att ett arbete eller ett evenemang ska ske inom vägområdet, ska flyttningen av fordon meddelas minst två dygn på förhand genom lämplig märkning på området eller genom ett meddelande. I exceptionella situationer eller efter myndighetens prövning kan fordon flyttas utan förhandsanmälan om att ett arbete ska utföras inom vägområdet.

Om en närflyttning av ett fordon inte kan utföras på grund av trafik eller utrymmesbrist eller av andra motsvarande orsaker, får en

Gällande lydelse

7 §

Flyttning av ett övergivet fordon

Om det utifrån ett fordens värde, skick och andra faktorer som kan konstateras utvändigt är uppenbart att fordonet är övergivet men inte är skrotfordon, är *väghållningsmyndigheten* inom sitt område skyldig att flytta fordonet till ett upplag. Ett övergivet fordon på en enskild väg eller ett privat område flyttas av kommunen till ett upplag på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen eller innehavaren av det privata området. Bestämmelserna i denna paragraf gäller även flyttning på polisens begäran av ett övergivet fordon som omhändertagits av polisen.

14 §

Verkställighet och närmare bestämmelser

Kommunikationsministeriet ansvarar för den riksomfattande styrningen av de uppgifter som föreskrivs i denna lag.

Trafikledsverket kan med stöd av ett avtal ge kommunen i uppgift att sköta sådana offentliga uppgifter som enligt denna lag ankommer på verket eller självt överta offentliga uppgifter som enligt denna lag ankommer på kommunen.

Föreslagen lydelse

upplagsflyttning av fordonet utföras.

7 §

Flyttning av ett övergivet fordon

Om det utifrån ett fordens värde, skick och andra faktorer som kan konstateras utvändigt är uppenbart att fordonet är övergivet men inte är skrotfordon, är *Trafikledsverket eller kommunen* inom sitt område skyldig att flytta fordonet till ett upplag. Ett övergivet fordon på en enskild väg eller ett privat område flyttas av kommunen till ett upplag på motiverad begäran från väghållaren för den enskilda vägen eller innehavaren av det privata området. Bestämmelserna i denna paragraf gäller även flyttning på polisens begäran av ett övergivet fordon som omhändertagits av polisen.

14 §

Verkställighet och närmare bestämmelser

Kommunikationsministeriet ansvarar för den riksomfattande styrningen av de uppgifter som föreskrivs i denna lag.

Trafikledsverket kan med stöd av ett avtal ge *landskapet eller* kommunen i uppgift att sköta sådana offentliga uppgifter som enligt denna lag ankommer på verket eller själv överta offentliga uppgifter som enligt denna lag ankommer på *landskapet eller* kommunen.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

2.

Lag

om ändring av 76 och 80 § i luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i luftfartslagen (864/2014) 76 och 80 §, av dem 76 § sådan den lyder i lag 965/2018,
som följer:

Gällande lydelse

76 §

Användning av flygplatser och andra områden

För start och landning med luftfartyg får användas endast flygplatser eller sådana områden som avses i 2 mom. Förbudet att använda andra områden gäller inte nödlägen, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer och inte heller start och landning med obemannade luftfartyg eller militära helikoptrar, andra statliga helikoptrar eller, vid räddningsflygningar, handräckningsflygningar och operativa flygningar, med helikoptrar som används för efterspanings- och räddningsverksamhet. I fråga om användning av landningsområden på fartyg för start och landning med helikoptrar föreskrivs särskilt.

För start och landning med luftfartyg får tillfälligt användas ett öppet vattenområde samt med samtycke av områdets ägare eller innehavare något annat land- eller vattenområde, även om området inte särskilt har organiserats för ett sådant ändamål. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov för säkerheten inom luftfarten behövliga föreskrifter om

- 1) tillfällig användning av land- och vattenområden,
- 2) dimensionering av och ytegenskaper hos områden som används av luftfartyg,
- 3) flyghinderbegränsningar,
- 4) andra omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning.

Bestämmelser om det samtycke av delägarlaget för ett samfällt mark- eller vattenområde som förutsätts för det tillstånd av mark- eller vattenområdets ägare eller innehavare som behövs för verksamhet enligt 2 mom. finns i lagen om samfälligheter (758/1989).

Föreslagen lydelse

76 §

Användning av flygplatser och andra områden

För start och landning med luftfartyg får användas endast flygplatser eller sådana områden som avses i 2 mom. Förbudet att använda andra områden gäller inte nödlägen, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer och inte heller start och landning med obemannade luftfartyg eller militära helikoptrar, andra statliga helikoptrar eller, vid räddningsflygningar, handräckningsflygningar och operativa flygningar, med helikoptrar som används för efterspanings- och räddningsverksamhet. I fråga om användning av landningsområden på fartyg för start och landning med helikoptrar föreskrivs särskilt.

För start och landning med luftfartyg får tillfälligt användas ett öppet vattenområde samt med samtycke av områdets ägare eller innehavare något annat land- eller vattenområde, även om området inte särskilt har organiserats för ett sådant ändamål. Transport- och kommunikationsverket meddelar vid behov för säkerheten inom luftfarten behövliga föreskrifter om

- 1) tillfällig användning av land- och vattenområden,
- 2) dimensionering av och ytegenskaper hos områden som används av luftfartyg,
- 3) flyghinderbegränsningar,
- 4) andra omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning.

Bestämmelser om det samtycke av delägarlaget för ett samfällt mark- eller vattenområde som förutsätts för det tillstånd av mark- eller vattenområdets ägare eller innehavare som behövs för verksamhet enligt 2 mom. finns i lagen om samfälligheter (758/1989).

Gällande lydelse

Om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller för att trafiken ska kunna löpa smidigt eller av skäl som hänför sig försvaret eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljökonsekvenser, kan Transport- och kommunikationsverket förbjuda användningen av andra områden än en flygplats eller begränsa användningen av ett område som avses i 2 mom. till luftfartygs starter och landningar. Transport- och kommunikationsverket ska höra *den närings-, trafik- och miljöcentral* som saken gäller samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller begränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken ska kunna löpa smidigt.

(Nytt 5 mom.)

80 §

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas ska kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, *närings-, trafik- och miljöcentralen* och *landskapsförbundet* ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 79 § avsedda ändringar av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordning-

Föreslagen lydelse

Om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller för att trafiken ska kunna löpa smidigt eller av skäl som hänför sig försvaret eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljökonsekvenser, kan Transport- och kommunikationsverket förbjuda användningen av andra områden än en flygplats eller begränsa användningen av ett område som avses i 2 mom. till luftfartygs starter och landningar. Transport- och kommunikationsverket ska höra *det landskap* som saken gäller samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller begränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken ska kunna löpa smidigt.

Landskapet kan årligen bevilja stöd för verksamhets-, underhålls- och investeringskostnader till trafikflygplatsers och flygplatsers utanför statens flygplatsnätbolag. Stöd kan beviljas enligt Europeiska unionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (2014/C 99/03) samt enligt EU kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget och dess förändringar. Bedömningen av om understödsanslaget är tillräckligt görs enligt landskapens fullmäktigeperioder. I bedömningen ska granskas trafikflygplatsers och flygplatsers behov av statsunderstöd, verkningarna som bidraget har åstadkommit, den uppskattade utvecklingen samt förhållandet till utvecklingen av den ofrentliga ekonomin.

80 §

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas ska *landskapet* och kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 79 § avsedda ändringar av ett annat område som tjänar luftfarten än en

RP 289/2018 rd

Gällande lydelse

ar på en sådan, ska kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter och grannarna ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

Föreslagen lydelse

flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan, ska kommunen *och landskapet* samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter och grannarna ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

3.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om Transport- och kommunikationsverket 935/2018 2 § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Verkets uppgifter

Transport- och kommunikationsverket *har till uppgift att*

1) främja trafik- och kommunikationssäkerheten samt den tekniska utvecklingen och störningsfriheten inom detta område,

2) sköta sådana uppgifter inom trafik, transport och elektronisk kommunikation som gäller reglering, tillstånd, godkännanden, register, tillsyn, kompetens och examina som avser verksamhetsområdet samt informationstjänster och statistikföring inom verksamhetsområdet,

3) begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken,

4) svara för ordnandet av sjökartläggningen,

5) utveckla och främja trafik-, transport- och kommunikationstjänsterna, utbudet av dessa tjänster och transport- och kommunikationsmarknadens funktionsduglighet samt sörja för uppgifter som avser användarnas och passagerarnas rättigheter,

6) främja digitaliseringen och automatiseringen inom transport och kommunikation och inom denna marknad samt skapa förutsättningar för experiment, undersökningar och innovationer som gäller trafik, transport och kommunikation,

7) utveckla verksamhetsförutsättningarna för offentlig persontrafik, godstrafik och logistik,

8) svara för den särskilda finansieringen av trafik- och transporttjänster i skärgården inom ramen för statsbudgeten,

9) planera användningen av radiofrekvenser, främja radiokommunikationen i tekniskt hänseende, utreda och undanröja störningar i

Föreslagen lydelse

2 §

Verkets uppgifter

Transport- och kommunikationsverket *ska*

1) främja trafik- och kommunikationssäkerheten samt den tekniska utvecklingen och störningsfriheten inom detta område,

2) sköta sådana uppgifter inom trafik, transport och elektronisk kommunikation som gäller reglering, tillstånd, godkännanden, register, tillsyn, kompetens och examina som avser verksamhetsområdet samt informationstjänster och statistikföring inom verksamhetsområdet,

3) begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken,

4) svara för ordnandet av sjökartläggningen,

5) utveckla och främja trafik-, transport- och kommunikationstjänsterna, utbudet av dessa tjänster och transport- och kommunikationsmarknadens funktionsduglighet samt sörja för uppgifter som avser användarnas och passagerarnas rättigheter,

6) främja digitaliseringen och automatiseringen inom transport och kommunikation och inom denna marknad samt skapa förutsättningar för experiment, undersökningar och innovationer som gäller trafik, transport och kommunikation,

7) utveckla verksamhetsförutsättningarna för offentlig persontrafik, godstrafik och logistik,

8) svara för den särskilda finansieringen av trafik- och transporttjänster i skärgården inom ramen för statsbudgeten,

9) planera användningen av radiofrekvenser, främja radiokommunikationen i tekniskt hänseende, utreda och undanröja störningar i

Gällande lydelse

radiokommunikationen, sköta marknadsövervakningen i fråga om radioutrustning, övervaka att villkoren för nätkoncessioner iakttas och sköta förvaltningen i fråga om radiotillstånd samt annan frekvensförvaltning,

10) sköta tillsynsuppgifter som gäller postverksamheten samt register- och tillsynsuppgifter som gäller domännamn,

11) sköta uppgifter som gäller statsbidrag och statsunderstöd samt beskattningsuppgifter som gäller trafik och transport,

12) svara för uppgifter som åligger den behöriga myndigheten för sjötrafikledning och, biträdd av den som tillhandahåller fartygstrafikservice, framställa aktuella lägesbilder över sjötrafiken för försvars- och säkerhetsmyndigheterna, *samt*

13) inom den egna verksamheten sörja för beredskapen för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden, främja och övervaka funktionssäkerheten i trafiksystemet och den elektroniska kommunikationen samt inom sitt verksamhetsområde stödja samhällets allmänna beredskap för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden.

Transport- och kommunikationsverket samordnar och övervakar beredningen och genomförandet av den riksomfattande *trafiksystemplaneringen* och producerar och uppdaterar riksomfattande strategiska program, åtgärdsplaner och lägesinformation för trafiksystemets olika aktörer. Verket deltar i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder i egenskap av sakkunnig i fråga om transportservice, marknadens funktion, utnyttjande av information och främjande av automation. Verket deltar också i den regionala trafiksystemplaneringen tillsammans med *landskapsförbunden*, kommunerna, stadsregionerna och andra aktörer.

Dessutom ska verket

1) meddela tekniska föreskrifter som gäller verksamhetsområdet, inom ramen för särskilt föreskriven behörighet,

2) delta i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde, *och*

3) inom ramen för sina befogenheter ingå sådana internationella överenskommelser av teknisk karaktär som inte gäller området för

Föreslagen lydelse

radiokommunikationen, sköta marknadsövervakningen i fråga om radioutrustning, övervaka att villkoren för nätkoncessioner iakttas och sköta förvaltningen i fråga om radiotillstånd samt annan frekvensförvaltning,

10) sköta tillsynsuppgifter som gäller postverksamheten samt register- och tillsynsuppgifter som gäller domännamn,

11) sköta uppgifter som gäller statsbidrag och statsunderstöd samt beskattningsuppgifter som gäller trafik och transport,

12) svara för uppgifter som åligger den behöriga myndigheten för sjötrafikledning och, biträdd av den som tillhandahåller fartygstrafikservice, framställa aktuella lägesbilder över sjötrafiken för försvars- och säkerhetsmyndigheterna,

13) inom den egna verksamheten sörja för beredskapen för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden, främja och övervaka funktionssäkerheten i trafiksystemet och den elektroniska kommunikationen samt inom sitt verksamhetsområde stödja samhällets allmänna beredskap för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden.

Transport- och kommunikationsverket samordnar och övervakar beredningen och genomförandet av den riksomfattande *trafiksystemplanen* och producerar och uppdaterar riksomfattande strategiska program, åtgärdsplaner och lägesinformation för trafiksystemets olika aktörer. Verket deltar i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder i egenskap av sakkunnig i fråga om transportservice, marknadens funktion, utnyttjande av information och främjande av automation. Verket deltar också i den regionala trafiksystemplaneringen tillsammans med *landskapen*, kommunerna, stadsregionerna och andra aktörer.

Dessutom ska verket

1) meddela tekniska föreskrifter som gäller verksamhetsområdet, inom ramen för särskilt föreskriven behörighet,

2) delta i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde,

3) inom ramen för sina befogenheter ingå sådana internationella överenskommelser av teknisk karaktär som inte gäller området för

RP 289/2018 rd

Gällande lydelse

lagstiftningen.

Verket ska även sörja för andra sådana myndighetsuppgifter inom verksamhetsområdet som det har enligt särskilda bestämmelser.

Föreslagen lydelse

lagstiftningen.

Verket ska även sörja för andra sådana myndighetsuppgifter inom verksamhetsområdet som det har enligt särskilda bestämmelser.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

4.

Lag

om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 2, 3, 6, 8 och 11 §, 14 § finsk lydelse, 15, 15 b–15 h, 16, 17, 19 och 22 §, 23 § finsk lydelse, 24 §, 25 § finsk lydelse, 27, 27 a, 27 b, 30–32, 34–38 §, 39 § finsk lydelse, 40, 42, 42 a, 42 b, 43, 44, 45, 48, 49, 51, 52, 52 b, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69 §, 73 § finsk lydelse, 74, 75, 79–81, 83 §, 84 § finsk lydelse, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99 b, 100, 100 b, 101, 101 a, 102–105, 107, 108 och 108 a §,

av dem 2, 8, 15 b–15 h, 16, 17, 19, 22, 24, 34–38 §, 39 § finsk lydelse, 40, 43, 44, 45, 48, 49, 51, 52, 54, 56, 56 a, 57, 62, 69, 74, 75, 79–81, 83, 85, 88, 90, 91, 93, 95, 95 a, 99 b, 100 b, 101, 101 a, 102, 104, 105, 107 och 108 § sådana de lyder i lag 572/2018, 3, 11, 15 d, 27, 27 a, 27 b, 30–32, 42, 42 a, 42 b, 52 b, 100, 103 och 108 a § sådana de lyder i lag 980/2018, 6 § sådan den lyder i lagarna 980/2018 och (/), 23 och 84 § sådana de lyder i lag 566/2016 och 73 § sådana den lyder delvis ändrad i lag 566/2016, samt

fogas till lagen en ny 1 b kap. och de ändrade 15 f–15 h § samt fogas till lagen nya 15 o–15 q och 99 c §, som följer:

Gällande lydelse

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om trafiksystemplanering på riksnivå inom alla trafikformer och färd sätt.

Denna lag innehåller också bestämmelser om landsvägar och deras servicenivå och om väghållning samt om de rättigheter och skyldigheter som staten och övriga myndigheter har *samt* om fastighetsägares och övriga sakägares rättsliga ställning.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *trafiksystem* den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikfor-

Föreslagen lydelse

1 kap.

Allmänna bestämmelser

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om trafiksystemplanering *och trafiksystemplaner* på riks- *och landskapsnivå* inom alla trafikformer och färd sätt.

Denna lag innehåller också bestämmelser om landsvägar och deras servicenivå och om väghållning *och ordnande av uppgifter som gäller den, om avtal, styrning och andra arrangemang i anknytning till väghållning* samt om de rättigheter och skyldigheter som staten, landskapen och övriga myndigheter har *och* om fastighetsägares och övriga sakägares rättsliga ställning.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *trafiksystem* den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikfor-

Gällande lydelse

mer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser och information, samt av i lagen om transportservice (320/2017) avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken,

2) *väghållning* planering, byggande, underhåll och trafikförvaltning av landsvägar samt produktion och uppdatering av informationen kring dessa uppgifter,

3) *byggande* anläggande av ny väg och förbättring av väg,

4) *underhåll* skötsel och reparation av väg,

5) *väghållare* Trafikledsverket.

(Ny 6–8 punkt)

6 §

Landsvägsfärjor

Till en landsväg hör också färja med färjled och färjeläge. En färja kan styras med hjälp av styrlinor eller annan ersättande ordning som Transport- och kommunikationsverket har godkänt (*vajerfärja*) eller vara en frigående färja (*frigående färja*). På frigående färjor tillämpas vad som föreskrivs om de ro-ro-passagerarfartyg som avses i 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar färjtrafikservice ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna

Föreslagen lydelse

mer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser och information, samt av i lagen om transportservice (320/2017) avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken,

2) *väghållning* planering, byggande, underhåll och trafikförvaltning av landsvägar samt produktion och uppdatering av informationen kring dessa uppgifter,

3) *byggande* anläggande av ny väg och förbättring av väg,

4) *underhåll* skötsel och reparation av väg,

5) *väghållare* Trafikledsverket,

6) *väghållningsområde* ett område som fastställs genom ett samarbetsavtal mellan landskapen och inom vilket de väghållningsuppgifter som landskapen i området ska ansvara för sköts i enlighet med samarbetsavtalet,

7) *avtal om väghållning* det avtal som ska ingås mellan väghållaren och landskapen för ordnandet av väghållningen,

8) *enskild väg* en enskild väg som avses i lagen om enskilda vägar (560/2018) eller en anslutning som kan jämföras med enskild väg samt på vilken lagen om enskilda vägar inte tillämpas.

6 §

Landsvägsfärjor

Till en landsväg hör också färja med färjled och färjeläge. En färja kan styras med hjälp av styrlinor eller annan ersättande ordning som Transport- och kommunikationsverket har godkänt (*vajerfärja*) eller vara en frigående färja (*frigående färja*). På frigående färjor tillämpas vad som föreskrivs om de ro-ro-passagerarfartyg som avses i 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar färjtrafikservice ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna

Gällande lydelse

till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och bestämmelserna i 2 kap. i sjötrafiklagen (/), med undantag av bestämmelserna om kanaler och rörliga broar, och att han eller hon är förtrogen med innehållet i de bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 mom. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker. *Närings-, trafik- och miljöcentralen fattar vid behov beslut om vajerfärjors bemanning.* En vajerfärja ska genomgå första besiktning innan den sätts i trafik som finskt fartyg. En vajerfärja ska utöver första besiktning vid behov också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till övriga delar iaktas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor.

Färjorna går i regel utan tidtabell. Av orsaker som har samband med trafiken kan *närings-, trafik- och miljöcentralen* besluta att en färja ska gå enligt tidtabell. I beslutet ska samtidigt anges grunderna för fastställandet av tidtabellen. Innan saken avgörs ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* ge dem som direkt berörs av färjtrafiken tillfälle att framföra sin åsikt i saken samt inhämta utlåtande av kommunen i fråga och vid behov också av andra myndigheter. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* ska kungöra beslutet, och tidtabellen ska läggas fram i omedelbar närhet av färjeläget.

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

Föreslagen lydelse

till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och bestämmelserna i 2 kap. i sjötrafiklagen (/), med undantag av bestämmelserna om kanaler och rörliga broar, och att han eller hon är förtrogen med innehållet i de bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 mom. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker. En vajerfärja ska genomgå första besiktning innan den sätts i trafik som finskt fartyg. En vajerfärja ska utöver första besiktning vid behov också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till övriga delar iaktas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor. *Väghållaren beslutar om vajerfärjors bemanning.*

Färjorna går i regel utan tidtabell. Av orsaker som har samband med trafiken *eller på ansökan av ett landskap, en kommun eller någon annan myndighet eller aktör* kan *väghållaren* besluta att en färja ska gå enligt tidtabell. I beslutet ska samtidigt anges grunderna för fastställandet av tidtabellen. Innan saken avgörs ska *väghållaren* ge dem som direkt berörs av färjtrafiken tillfälle att framföra sin åsikt i saken samt inhämta utlåtande av kommunen i fråga och vid behov också av andra myndigheter. *Väghållaren* ska kungöra beslutet, och tidtabellen ska läggas fram i omedelbar närhet av färjeläget.

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

Gällande lydelse

8 §

Serviceområden som hör till landsväg

På ett parkeringsområde som avses i 5 § 1 mom. får placeras anordningar, anläggningar och byggnader för kiosk samt på en rastplats även för kafé, restaurang, bränsledistribution, motorfordonsservice och annan service för vägtrafikanterna. Utöver vad som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) krävs *det närings-, trafik- och miljöcentralens* samtycke för placering av anordningar, anläggningar och byggnader.

För placering av anordningar, anläggningar och byggnader på serviceområden som hör till en landsväg ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* vid behov ingå avtal om användningen av området, byggandet, producerandet av information, utövandet av affärsverksamhet och om eventuell ersättning till staten. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* ska för ingåendet av avtalet begära anbud från tillförlitliga, solida och yrkeskunniga företagare. Avtal ska ingås med den företagare som inom utsatt tid lämnat det anbud som med hänsyn till vad trafiken och turismen kräver samt den servicenivå som områdets användningsändamål förutsätter totalekonomiskt sett är förmånligast. Ett avtal får inte utan *närings-, trafik- och miljöcentralens* samtycke överföras på någon annan.

11 §

Myndigheter som svarar för väghållningen

Trafikledsverket svarar för de uppgifter som ska skötas av ägaren till landsvägsnätet och för *de andra uppgifterna inom väghållningen* i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i denna lag. *Trafikledsverket ska även styra närings-, trafik- och miljöcentralerna vid skötseln av uppgifterna inom väghållningen.*

Närings-, trafik- och miljöcentralerna svarar inom sina respektive verksamhetsområden för skötseln av uppgifter inom väghållningen *under Trafikledsverkets styrning.* Trafikledsverket svarar dock för byggandet av

Föreslagen lydelse

8 §

Serviceområden som hör till landsväg

På ett parkeringsområde som avses i 5 § 1 mom. får placeras anordningar, anläggningar och byggnader för kiosk samt på en rastplats även för kafé, restaurang, bränsledistribution, motorfordonsservice och annan service för vägtrafikanterna. Utöver vad som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) krävs *det väghållarens* samtycke för placering av anordningar, anläggningar och byggnader.

För placering av anordningar, anläggningar och byggnader på serviceområden som hör till en landsväg ska *väghållaren* vid behov ingå avtal om användningen av området, byggandet, producerandet av information, utövandet av affärsverksamhet och om eventuell ersättning till staten. *Väghållaren* ska för ingåendet av avtalet begära anbud från tillförlitliga, solida och yrkeskunniga företagare. Avtal ska ingås med den företagare som inom utsatt tid lämnat det anbud som med hänsyn till vad trafiken och turismen kräver samt den servicenivå som områdets användningsändamål förutsätter totalekonomiskt sett är förmånligast. Ett avtal får inte utan *väghållarens* samtycke överföras på någon annan.

11 §

Myndigheter som svarar för väghållningen

Trafikledsverket svarar för de uppgifter som ska skötas av ägaren till landsvägsnätet och för *de riksomfattande uppgifterna inom väghållningen* i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i denna lag.

Landskapen svarar inom sina respektive verksamhetsområden för skötseln av uppgifter inom väghållningen *i enlighet med avtalet om väghållningen på högst nio väghållningsområden.* Trafikledsverket svarar dock för byggandet av viktiga projekt.

Gällande lydelse

viktiga projekt.

Trafikledsverket är det behöriga organ som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Transport- och kommunikationsverket är 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.

15 §

Fastigheter och enskilda vägar

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

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

1 a kap.

Trafiksystemplanering

15 b §

Den riksomfattande trafiksystemplanen

Kommunikationsministeriet ansvarar för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Planen godkänns av statsrådet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö, målen för trafiksystemet samt åtgärdsförslag för hur målen ska uppnås.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla ett program för en period på 12 år för statens och kommunernas åtgärder. Programmet ska dessutom innehålla statens finansieringsplan för trafiksystemet. Programmet kan ses över vid behov.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla en bedömning av miljökonsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

Trafiksystemplanen ska vid ingången av

Föreslagen lydelse

Trafikledsverket är det behöriga organ som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Transport- och kommunikationsverket är 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.

15 §

Fastigheter

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

(2 mom. upphävs)

1 a kap.

Trafiksystemplanering

15 b §

Den riksomfattande trafiksystemplanen

Kommunikationsministeriet ansvarar för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Planen godkänns av statsrådet.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö, målen för trafiksystemet samt åtgärdsförslag för hur målen ska uppnås.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla ett program för en period på 12 år för statens, *landskapens* och kommunernas åtgärder. Programmet ska dessutom innehålla statens finansieringsplan för trafiksystemet. Programmet kan revideras vid behov.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla en bedömning av miljökonsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).

Trafiksystemplanen ska vid ingången av

Gällande lydelse

varje regeringsperiod ses över och samordnas med planen för de offentliga finanserna samt vid behov ses över då planen för de offentliga finanserna ändras. Kommunikationsministeriet ska säkerställa samordningen av den riksomfattande trafiksystemplanen med de övriga riksomfattande planerna.

15 c §

Landskapets trafiksystemplanering

I 17 § 1 mom. 6 punkten i lagen om utveckling av regionerna och förvaltning av strukturfondsverksamheten (7/2014) föreskrivs om landskapsförbundets uppgifter angående landskapets trafiksystemplanering.

(Nytt 2 mom.)

(Nytt 3 mom.)

(Nytt 4 mom.)

Föreslagen lydelse

varje regeringsperiod revideras och samordnas med planen för de offentliga finanserna samt vid behov revideras då planen för de offentliga finanserna ändras. Kommunikationsministeriet ska säkerställa samordningen av den riksomfattande trafiksystemplanen med de övriga riksomfattande planerna.

15 c §

Landskapets trafiksystemplan

I syfte att uppnå målen i den riksomfattande trafiksystemplanen och främja genomförandet av åtgärderna i den ska landskapet i samarbete med olika aktörer utarbeta en flerårig trafiksystemplan för sitt område. Landskapets trafiksystemplan får även innehålla andra specifika mål som gäller landskapet och följer av landskapets förhållanden samt åtgärder för att främja och utveckla trafikens och trafiksystemets effektivitet, trygghet och hållbarhet.

I landskapets trafiksystemplan framförs en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö i landskapets område samt målen och åtgärdsförslagen för uppnåendet av målen. Planen ska innehålla en bedömning av hur planen kan verkställas inom ramen för de tillgängliga ekonomiska resurserna samt av tidtabellen för genomförandet och av de övriga konsekvenserna av planen. Landskapet ska bedöma genomförandet och effekterna av trafiksystemplanen minst en gång under fullmäktigeperioden och vid behov revidera planen.

Landskapets trafiksystemplan ska samordnas med landskapets övriga planering, med landskapets detaljplan och med de trafiksystemplaner som utarbetas av de landskap som gränsar till dess område. Landskapet får även utarbeta en trafiksystemplan tillsammans med ett eller flera andra landskap. I planen ska hänsyn tas till planering av trafiksystem för de kommuner och stadsregioner som finns inom landskapets område. Planen kan utarbetas som en del av landskapets övriga strategiska planering.

Myndigheterna inom landskapets område ska i sin verksamhet ta hänsyn till landskapets trafiksystemplan.

Gällande lydelse

15 d §

Förfarandet för beredningen av planerna

Kommunikationsministeriet ska bereda den riksomfattande trafiksystemplanen i samarbete med de ministerier, myndigheter och andra aktörer som är centrala med tanke på planen. Utlåtande om utkastet till planen ska begäras från de ministerier, myndigheter, *landskapsförbund* och andra aktörer för vars verksamhetsområde eller uppgifter planen har en väsentlig betydelse.

(Nytt 2 mom.)

Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket ska delta i utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen i enlighet med det som särskilt föreskrivs i lagen. Transport- och kommunikationsverket deltar i egenskap av sakkunnig i transportservice, en fungerande marknad, utnyttjande av information och främjande av automation i utarbetandet av trafiksystemplanen och åtgärderna. Trafikledsverket deltar i egenskap av sakkunnig i trafikledshållning och innehavare av trafikledningsegendom i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder som gäller trafiknäten samt i det samarbete som gäller markanvändningen.

Den som svarar för beredningen av planen ska ge även andra instanser än de som avses i 1 och 2 mom. möjlighet att bekanta sig med de i de nämnda momenten avsedda planutkastet och att framföra sina åsikter. Information om den möjligheten ges genom att of-

Föreslagen lydelse

15 d §

Förfarandet för beredningen av planerna

Kommunikationsministeriet ska bereda den riksomfattande trafiksystemplanen i samarbete med *samtliga landskap* och med de ministerier, myndigheter och andra aktörer som är centrala med tanke på planen. Utlåtande om utkastet till planen ska begäras från de ministerier, myndigheter och andra aktörer för vars verksamhetsområde eller uppgifter planen har en väsentlig betydelse.

Landskapet ska bereda landskapets trafiksystemplan i samarbete med statens trafikförvaltning, områdets kommuner, övriga landskap, myndigheter och övriga aktörer för vars verksamhetsområde trafiksystemplanen kan ha väsentlig betydelse. Landskapet ska begära utlåtande om utkastet till planen från områdets kommuner och från de ministerier, myndigheter, övriga landskap och andra instanser för vars verksamhetsområde eller uppgifter planen har väsentlig betydelse.

Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket ska delta i utarbetandet både av den riksomfattande trafiksystemplanen och av *landskapets trafiksystemplan* i enlighet med det som särskilt föreskrivs i lagen. Transport- och kommunikationsverket deltar i egenskap av sakkunnig i transportservice, en fungerande marknad, utnyttjande av information och främjande av automation i utarbetandet av trafiksystemplanen och åtgärderna. Trafikledsverket deltar i egenskap av sakkunnig i trafikledshållning och innehavare av trafikledningsegendom i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder som gäller trafiknäten samt i det samarbete som gäller markanvändningen. *Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket deltar även i planeringen av kommunernas och stadsregionernas trafiksystem.*

Den som svarar för beredningen av planen ska ge även andra instanser än de som avses i 1 och 2 mom. möjlighet att bekanta sig med de i de nämnda momenten avsedda planutkastet och att framföra sina åsikter. Information om den möjligheten ges genom att of-

Gällande lydelse

fentliggöra en kungörelse på det sätt som anges i 108 §. På motsvarande sätt ska det kungöras offentligt om en godkänd plan och om motiveringarna samt om hur utlåtanden och åsikter har beaktats.

15 e §

Bemyndigande att utfärda förordning

Närmare bestämmelser om förfarandet för utarbetandet och för uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(Nytt kapitel)

(Ny paragraf)

Föreslagen lydelse

anges i 108 §. På motsvarande sätt ska det kungöras offentligt om en godkänd plan och om motiveringarna samt om hur utlåtanden och åsikter har beaktats.

15 e §

Bemyndigande att utfärda förordning

Närmare bestämmelser om förfarandet för utarbetandet och för uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen *och landskapets trafiksystemplan* får utfärdas genom förordning av statsrådet.

1 b kap.

Ordnanande av väghållning

15 f §

Väghållningsområden

Landskapen ska ingå avtal om samarbetet för skötseln av de väghållningsuppgifter som de har enligt denna lag för högst nio väghållningsområden på det sätt som föreskrivs i 8 kap. i landskapslagen (/). I samarbetsavtalet ska det avtalas om organisering av uppgifterna inom väghållningen och om fördelningen av behörighet och ansvar mellan landskapen inom väghållningsområdet.

Genom samarbetsavtalet ska säkerställas att

1) väghållningen är kostnadseffektiv, enhetlig, sakkunnig och långsiktig,

2) servicenivån enligt denna lag uppnås och kundernas behov i pendlingsregionerna beaktas, samt

3) de väghållningsområden som bildas är ändamålsenliga med avseende på geografien och deras storlek och även i övrigt.

Om landskapet kan ordna skötseln av väghållningsuppgifterna på egen hand så att kraven i 2 mom. uppfylls, kan det bilda ett väghållningsområde på egen hand förutsatt att väghållningsområdena sammanlagt inte är flera än nio.

(Ny paragraf)

15 g §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Avtal om väghållningsområde

Ett samarbetsavtal om ett väghållningsområde ska ingås tills vidare. Samarbetsavtalet träder i kraft vid ingången av det kalenderår som följer på det år då avtalet ingicks.

Landskapen ska bereda och godkänna samarbetsavtalet och delge det första godkända avtalet till kommunikationsministeriet och Trafikledsverket senast den 29 februari 2020. Nya och ändrade samarbetsavtal som har ingåtts senare ska delges till kommunikationsministeriet och Trafikledsverket senast den 30 augusti året före det år avtalen eller deras ändringar träder i kraft.

Landskapen ska ge kommunikationsministeriet och väghållaren möjlighet att yttra sig om samarbetsavtalet senast åtta veckor innan det godkänns. Om kommunikationsministeriet anser att samarbetsavtalet inte uppfyller de krav som anges i 15 f § 2 mom., ska ministeriet och landskapen förhandla om saken.

(Ny paragraf)

15 h §

Ersättande av landskapens samarbetsavtal med beslut av statsrådet

Om landskapen inte kommer fram till ett avtal som avses i 15 f § eller inte når enighet i de förhandlingar som avses i 15 g § 3 mom., fattar statsrådet på föredragning av kommunikationsministeriet ett beslut om landskapens samarbete för skötseln av uppgifterna inom väghållningen.

Statsrådet kan fatta beslut om

*1) väghållningsområden,
2) skötseln av uppgifterna genom ett sådant gemensamt organ som avses i 48 § i landskapslagen,*

3) vilket landskap som är ansvarigt landskap enligt 48 § 1 mom. i landskapslagen samt om vad som i 49 § 1-3 punkten i den lagen anges i fråga om det gemensamma organet,

4) övrigt som gäller organiseringen av samarbetet och som behövs för att uppfylla de krav som avses i 15 f § 2 mom.

Statsrådet ska samtidigt bestämma om det

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

förfarande genom vilket dess beslut kan ersättas med i 15 f § avsett avtal mellan landskapen.

Det beslut av statsrådet som avses i denna paragraf bereds vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen ska ministeriet höra de landskap som beslutet gäller samt andra ministerier och myndigheter.

(Ny paragraf)

15 i §

Ändringar som gäller väghållningsområden

Ett samarbetsavtal om ett väghållningsområde kan ändras, eller sägas upp för ingående av nytt avtal, högst en gång under landskapets fullmäktigeperiod, om det har skett en sådan väsentlig förändring i verksamhetsmiljön som påverkar väghållningsområdets verksamhet eller om ändringen eller uppsägningen och ingående av ett nytt avtal kan främja uppfyllandet av de krav som avses i 15 f § 2 mom.

På ändringar av samarbetsavtal och på ingående av nya samarbetsavtal tillämpas vad som i 15 g och 15 h § föreskrivs om samarbetsavtal och om ersättande av samarbetsavtal med beslut av statsrådet.

(Ny paragraf)

15 j §

Finansiering av väghållningen

Finansieringen av väghållningen specificeras landskapsvis enligt vägnätets och trafikens karaktär och andra omständigheter så att landsvägsnätets enhetlighet och skick säkerställs och kraven i 13, 13 a och 33 § uppfylls. Trafikledsverket anvisar finansiering till varje landskap och avsätter utifrån avtalen om väghållning finansiering att användas på respektive väghållningsområde av landskapen inom detta.

En del av anslaget för väghållningen inom bastrafikledshållningen i statsbudgeten reserverar Trafikledsverket för de riksomfattande uppgifterna inom väghållningen, till olika program och till akuta eller oförutsägbara reparationsbehov.

Gällande lydelse

(Ny paragraf)

Föreslagen lydelse

15 k §

Plan för väghållning och trafik

För varje landskap ska det varje fullmäktigeperiod utarbetas en plan för väghållning och trafik som ska ses över årligen och som behandlar kundbehov, vägunderhåll, regionala investeringar och finansieringen av dem samt planens konsekvenser och andra frågor som gäller landskapets väghållning. Planen kan även gälla andra omständigheter kring de trafikuppgifter som landskapet ansvarar för.

Planen för väghållning och trafik bereds av landskapet eller inom väghållningsområdet i enlighet med samarbetsavtalet mellan landskapen. Kommunerna i området ska ges möjlighet att yttra sig om utkastet till planen. Beslutet om godkännandet av planen fattas av det landskap som planen gäller.

(Ny paragraf)

15 l §

Avtal om väghållning

Väghållaren och landskapen inom väghållningsområdet bereder för väghållningsuppgifterna ett fyraårigt avtal om väghållning som ses över årligen.

I avtalet om väghållning ska avtalas om den finansiering som finns tillgänglig för skötseln av de uppgifter som enligt denna lag ankommer på landskapen inom väghållningsområdet och om fördelningen av finansieringen, om underhållsklasserna för landsvägarna, om de mål och tillvägagångssätt som gäller väghållningen, om beredskapsåtgärder, om ordnande av egenkontroll av väghållningen, om målen för verksamheten och ekonomin samt om rapporteringen och andra frågor som är viktiga för landskapets väghållning. Avtalet ska innehålla bestämmelser om den finansiering som avsatts för att användas av landskapen inom väghållningsområdet. Avtalet kan innehålla en separat del för varje landskap inom väghållningsområdet.

(Ny paragraf)

15 m §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Förfarandet vid avtal om väghållning

Väghållningsområdet ska bereda planerna för väghållning och trafik eller utkastet till planerna innan förhandlingarna om avtalet om väghållningen inleds med väghållaren. De planer för väghållning och trafik som landskapen inom väghållningsområdet utarbetar utgör utgångspunkten för förhandlingarna.

Avtalsförhandlingarna förs årligen på hösten. I avtalet avtalas det för det första året exakt om de ärenden som avses i 15 l § 2 mom. Avtalet ses över vid de årliga förhandlingarna och vid behov på grund av förändringar i verksamhetsmiljön.

Vid förhandlingarna ska representanter för väghållaren och väghållningsområdet vara närvarande i enlighet med avtalet mellan landskapen inom väghållningsområdet. Avtalet undertecknas av väghållarens representant och representanterna för landskapen inom väghållningsområdet.

Om en överenskommelse inte nås vid avtalsförhandlingarna mellan väghållaren och väghållningsområdet, ska kommunikationsministeriet, väghållaren och representanterna för väghållningsområdets representanter förhandla om saken.

(Ny paragraf)

15 n §

Ersättande av avtal om väghållning med beslut av statsrådet

Om väghållaren och landskapen inom väghållningsområdet inte uppnår ett avtal enligt 15 l § eller om enighet vid de förhandlingar som avses i 15 m § inte nås, fattar statsrådet på föredragning av kommunikationsministeriet ett beslut om de ärenden som enligt 15 l § 2 mom. ska avgöras genom ett avtal om väghållning.

Statsrådet ska samtidigt bestämma om det förfarande genom vilket statsrådets beslut kan ersättas med ett avtal om väghållning som ingås enligt 15 l § mellan väghållaren och landskapen inom väghållningsområdet. Statsrådets beslut gäller till utgången av det kalenderår under vilket avtal mellan väghål-

Gällande lydelse

2 kap.
Planering av landsväg

15 f §

Uppgifter vid planering av landsväg

Planeringen av en landsväg innefattar en utredningsplan och en vägplan samt den projektbedömning enligt 15 g § och de planeringsgrunder enligt 15 h § som gäller dessa planer.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ansvarar för utarbetandet av utredningsplanen och vägplanen.

Väghållaren kan dock åta sig att svara för utarbetandet av en utredningsplan eller vägplan som gäller ett viktigt projekt samt uppgifter som sammanhänger med planen. Vad som i denna lag föreskrivs för situationer där *närings-, trafik- och miljöcentralen* utarbetar utredningsplaner, vägplaner, projektbedömningar, planeringsgrunder och utvärderingar gäller även väghållaren när denne svarar för dessa uppgifter.

Vid utarbetandet av en utredningsplan och en vägplan samarbetar *närings-, trafik- och miljöcentralen* med områdets kommuner och övriga myndigheter. Planeringen ska grunda sig på landsvägens utvecklingsbehov, den riksomfattande trafiksystemplanen och *den regionala trafiksystemplaneringen*, planeringsgrunderna för utrednings- och vägplaneringen och på planeringen av områdesanvändningen.

15 g §

Projektbedömning

Föreslagen lydelse

laren och väghållningsområdet ingås.

Det beslut av statsrådet som avses i denna paragraf bereds vid kommunikationsministeriet. Vid beredningen ska ministeriet höra de landskap som beslutet gäller samt väghållaren och de övriga ministerier och myndigheter för vars verksamhetsområde väghållningen kan vara av väsentlig betydelse.

2 kap.

Planering av landsväg

15 o §

Uppgifter vid planering av landsväg

Planeringen av en landsväg innefattar en utredningsplan och en vägplan samt den projektbedömning enligt 15 p § och de planeringsgrunder enligt 15 q § som gäller dessa planer.

Landskapet ansvarar för utarbetandet av utredningsplanen och vägplanen i enlighet med vad som avtalats i samarbetsavtalet för väghållningsområdet.

Väghållaren kan dock åta sig att svara för utarbetandet av en utredningsplan eller vägplan som gäller ett viktigt projekt samt uppgifter som sammanhänger med planen. Vad som i denna lag föreskrivs för situationer där *landskapet* utarbetar utredningsplaner, vägplaner, projektbedömningar, planeringsgrunder och utvärderingar gäller även väghållaren när denne svarar för dessa uppgifter.

Vid utarbetandet av en utredningsplan och en vägplan samarbetar *landskapet* med områdets kommuner och övriga myndigheter. Planeringen ska grunda sig på landsvägens utvecklingsbehov, den riksomfattande trafiksystemplanen och *landskapets trafiksystemplan*, planeringsgrunderna för utrednings- och vägplaneringen och på planeringen av områdesanvändningen.

15 p §

Projektbedömning

Gällande lydelse

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska göra en projektbedömning av sådana utredningsplaner och vägplaner som gäller viktiga vägprojekt. En projektbedömning ska även göras för sådana lösningar som genomförs stegvis i en vägplan som gäller ett viktigt vägprojekt.

Projektbedömningen ska innehålla en beskrivning av projektets utgångspunkter, mål och konsekvenser, en konsekvensbedömning, en lönsamhetskalkyl samt en bedömning av och slutsatser om genomförbarheten. Som en del av projektbedömningen ska det dessutom läggas fram en plan över genomförandet av och innehållet i uppföljningen och utvärderingen av projektet.

15 h §

Planeringsgrunder för utredningsplanering och vägplanering

Innan utarbetandet av en utredningsplan och en vägplan inleds kan det för ett vägprojekt som ingår i planen fastställas allmänna mål för servicenivån och landsvägens tekniska egenskaper samt för att avlägsna eller minska de skadliga verkningar som byggandet av landsvägen och trafiken medför (*planeringsgrunder*). När en utredningsplan och vägplan utarbetas ska planeringsgrunderna beaktas och förverkligandet av dessa främjas.

Beslut om utarbetande av planeringsgrunder gällande utredningsplaner och vägplaner för riksvägar, stamvägar eller regionala vägar med livlig trafik fattas av vägghållaren. Beslut om utarbetande av planeringsgrunder för övriga landsvägar fattas av *närings-, trafik- och miljöcentralen*.

För beredningen av planeringsgrunderna svarar *närings-, trafik- och miljöcentralen* i samarbete med vägghållaren och med de övriga myndigheter som saken berör.

Vägghållaren godkänner de planeringsgrunder som gäller riksvägar, stamvägar och livligt trafikerade regionala vägar. De planeringsgrunder som gäller övriga vägar i landsvägsnätet godkänns av *närings-, trafik- och*

Föreslagen lydelse

Landskapet ska göra en projektbedömning av sådana utredningsplaner och vägplaner som gäller viktiga vägprojekt. En projektbedömning ska även göras för sådana lösningar som genomförs stegvis i en vägplan som gäller ett viktigt vägprojekt.

Projektbedömningen ska innehålla en beskrivning av projektets utgångspunkter, mål och konsekvenser, en konsekvensbedömning, en lönsamhetskalkyl samt en bedömning av och slutsatser om genomförbarheten. Som en del av projektbedömningen ska det dessutom läggas fram en plan över genomförandet av och innehållet i uppföljningen och utvärderingen av projektet.

15 q §

Planeringsgrunder för utredningsplanering och vägplanering

Innan utarbetandet av en utredningsplan och en vägplan inleds kan det för ett vägprojekt som ingår i planen fastställas allmänna mål för servicenivån och landsvägens tekniska egenskaper samt för att avlägsna eller minska de skadliga verkningar som byggandet av landsvägen och trafiken medför (*planeringsgrunder*). När en utredningsplan och vägplan utarbetas ska planeringsgrunderna beaktas och förverkligandet av dessa främjas.

Beslut om utarbetande av planeringsgrunder gällande utredningsplaner och vägplaner för riksvägar, stamvägar eller regionala vägar med livlig trafik fattas av vägghållaren. Beslut om utarbetande av planeringsgrunder för övriga landsvägar fattas av *landskapet*.

För beredningen av planeringsgrunderna svarar *landskapet* i samarbete med vägghållaren och med de övriga myndigheter som saken berör.

Vägghållaren godkänner de planeringsgrunder som gäller riksvägar, stamvägar och livligt trafikerade regionala vägar. De planeringsgrunder som gäller övriga vägar i landsvägsnätet godkänns av *landskapet*.

Gällande lydelse

miljöcentralen.

16 §

Rätt till utredning

När *närings-, trafik- och miljöcentralen* har beslutat inleda utarbetandet av en utredningsplan eller en vägplan ska utredningsarbeten tillåtas på en fastighet. För detta ändamål får på fastigheten utföras mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning och markundersökning samt andra förberedande åtgärder. I samband med utredningsarbeten får ingrepp i annans rätt inte göras i högre grad än vad som är nödvändigt för att uppnå resultat av utredningen, och ägare eller rättsinnehavare får inte orsakas onödiga störningar.

När utarbetandet av en utredningsplan eller en vägplan samt utredningar som har samband med den inleds ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* underrätta kommunen och väghållaren om saken och genom kungörelse eller på annat lämpligt sätt underrätta de personer som avses i 27 § 1 mom., och dessa har rätt att vara närvarande vid utredningarna och att framföra sin åsikt i saken.

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 för 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 så som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen. En utredningsplan eller en vägplan får inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med

Föreslagen lydelse

16 §

Rätt till utredning

När *landskapet* har beslutat att inleda utarbetandet av en utredningsplan eller en vägplan ska utredningsarbeten tillåtas på en fastighet. För detta ändamål får på fastigheten utföras mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning och markundersökning samt andra förberedande åtgärder. I samband med utredningsarbeten får ingrepp i annans rätt inte göras i högre grad än vad som är nödvändigt för att uppnå resultat av utredningen, och ägare och rättsinnehavare får inte orsakas onödiga störningar.

När utarbetandet av en utredningsplan eller en vägplan samt utredningar som har samband med den inleds ska *landskapet* underrätta kommunen och väghållaren om saken och kungöra ärendet på det sätt som landskapens tillkännagivanden ska kungöras enligt landskapslagen eller på annat lämpligt sätt för de personer som avses i 27 § 1 mom., och dessa har rätt att vara närvarande vid utredningarna och att framföra sin åsikt i saken.

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 så som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen. En utredningsplan eller en vägplan får inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med

Gällande lydelse

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

Trots vad som föreskrivs 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 föreskrivs i naturvårdslagen (1096/1996) och med stöd av den.

19 §

Utredningsplanens innehåll

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

Utredningsplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och *den regionala trafiksystemplaneringen* har beaktats. Utredningsplanen ska även innehålla en projektbedömning som avses i 15 g § samt de planeringsgrunder som avses i 15 h §.

22 §

Vägplanens innehåll

I vägplanen för byggande av en landsväg

Föreslagen lydelse

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

Trots vad som föreskrivs 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 i vid behov *landskapet*.

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

19 §

Utredningsplanens innehåll

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

Utredningsplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och *trafiksystemplanen på landskapsnivå* har beaktats. Utredningsplanen ska även innehålla en projektbedömning som avses i 15 p § samt de planeringsgrunderna som avses i 15 q §.

22 §

Vägplanens innehåll

I vägplanen för byggande av landsväg ska

Gällande lydelse

ska vägens sträckning och höjdläge samt tvärsektion anges så att vägområdet kan märkas ut i terrängen. Till planen ska fogas en bedömning av vägens verkningar och i planen anges de åtgärder som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som vägen medför. I planen ska i mån av möjlighet ägandeförhållandena beträffande marken beaktas. Av vägplanen ska framgå vägens skyddsområden enligt 44 § 1 mom. och frisiktsområden enligt 45 § 1 mom. samt huruvida mark reserveras för framtida breddning av vägen. Till planen ska fogas en uppskattning av kostnaderna för byggandet av vägen.

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

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

Vägplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och *den regionala trafiksystemplaneringen* har beaktats i planen. En sådan redogörelse behövs dock inte om vägplanen grundar sig på en lagakraftvunnen utredningsplan med en tillräcklig redogörelse för beaktandet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och *den regionala trafiksystemplaneringen*. Vägplanen ska även innehålla en projektbedömning som avses i 15 g § samt de planeringsgrunder som avses i 15 h §.

24 §

Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utloppsdiken i vägplanen

För att främja trafiksäkerheten på en landsväg och landsvägens förmedlingskapacitet kan det i en vägplan meddelas bestämmelser

Föreslagen lydelse

vägens sträckning och höjdläge samt tvärsektion anges så att vägområdet kan märkas ut i terrängen. Till planen ska fogas en bedömning av vägens verkningar och i planen anges de åtgärder som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som vägen medför. I planen ska i mån av möjlighet ägandeförhållandena beträffande marken beaktas. Av vägplanen ska framgå vägens skyddsområden enligt 44 § 1 mom. och frisiktsområden enligt 45 § 1 mom. samt huruvida mark reserveras för framtida breddning av vägen. Till planen ska fogas en uppskattning av kostnaderna för byggandet av vägen.

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

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

Vägplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och *trafiksystemplanen på landskapsnivå* har beaktats i planen. En sådan redogörelse behövs dock inte om vägplanen grundar sig på en lagakraftvunnen utredningsplan med en tillräcklig redogörelse för beaktandet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och *trafiksystemplanen på landskapsnivå*. Vägplanen ska även innehålla en projektbedömning som avses i 15 p § samt planeringsgrunderna som avses i 15 q §.

24 §

Enskilda vägars anslutningar och lantbruksanslutningar samt utloppsdiken i vägplanen

För att främja trafiksäkerheten på en landsväg och landsvägens förmedlingskapacitet kan det i en vägplan meddelas bestämmelser

Gällande lydelse

om eller förbud mot anslutning av enskilda vägar till landsvägen och användningen av anslutningar till landsvägen. Bestämmelser och förbud som här avses kan också meddelas i fråga om sådana anslutningar som används uteslutande för körningar 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 kan bestämmas att en enskild väg eller en anslutning vid behov ska byggas på *närings-, trafik- och miljöcentralens* bekostnad eller att en rätt ska bildas till en befintlig enskild väg eller till en väg eller ett vägavsnitt som dragits in eller upphört som landsväg.

Om det för torrläggning av ett väg- eller biområde behöver bildas en 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 vad som i vattenlagen (587/2011) föreskrivs om dikning.

27 §

Växelverkan

När en utredningsplan och en vägplan utarbetas ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* ge *kommunen*, fastighetsägare och övriga sakägare samt personer vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas av planen möjlighet att delta i beredningen av planen, att bedöma verkningarna av planen och att skriftligen eller muntligen framföra sin åsikt i saken.

Innan planen godkänns ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* ge de i 1 mom. avsedda intressenterna tillfälle att göra en anmärkning med anledning av planen. *Kommunen* ska i detta syfte hålla utredningsplanen och vägplanen offentligt framlagda oavbrutet i 30 dagar. Anmärkningarna mot planen ska ges in till kommunen före utgången av den tid under vilken planen är framlagd. *Kommunen ska till närings-, trafik- och miljöcentralen*

Föreslagen lydelse

om eller förbud mot anslutning av enskilda vägar till landsvägen och användningen av anslutningar till landsvägen. Bestämmelser och förbud som här avses kan också meddelas i fråga om sådana anslutningar som används uteslutande för körningar 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 kan bestämmas att en enskild väg eller en anslutning vid behov ska byggas på *väghållarens* bekostnad eller att en rätt ska bildas till en befintlig enskild väg eller till en väg eller ett vägavsnitt som dragits in eller upphört som landsväg.

Om det för torrläggning av ett väg- eller biområde behöver bildas en 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 vad som i vattenlagen (587/2011) föreskrivs om dikning.

27 §

Växelverkan

När en utredningsplan och en vägplan utarbetas ska *landskapet* ge fastighetsägare och övriga sakägare samt personer vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas av planen möjlighet att delta i beredningen av planen, att bedöma verkningarna av planen och att skriftligen eller muntligen framföra sin åsikt i saken.

Innan planen godkänns ska *landskapet* ge de i 1 mom. avsedda intressenterna tillfälle att göra en anmärkning med anledning av planen. *Landskapet* ska i detta syfte hålla utredningsplanen och vägplanen offentligt framlagda oavbrutet i 30 dagar. Anmärkningarna mot planen ska ges in till *landskapet* före utgången av den tid under vilken planen är framlagd. *Landskapet ska kungöra fram-*

Gällande lydelse

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

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska framföra sitt motiverade ställningstagande till de anmärkningar som har gjorts mot planen. Närings-, trafik- och miljöcentralens ställningstagande ska meddelas områdets kommuner samt dem som skriftligen har begärt det och som samtidigt har meddelat sin adress. Närings-, trafik- och miljöcentralens motiverade ställningstagande meddelas i Transport- och kommunikationsverkets beslut som gäller godkännandet av planen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska begära utlåtande om planen av de landskapsförbund och kommuner vars område planen gäller eller på vars område verkningar av planen i övrigt visar sig. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska begära utlåtande även av andra myndigheter, om det med tanke på beslutsprövningen är behövligt. Närings-, trafik- och miljöcentralen ska ge sitt motiverade ställningstagande om de utlåtanden som getts om planen.

Om en vägplan som varit offentligt framlagd behöver ändras och ändringens verkningar bedöms vara ringa, kan ett enklare förfarande iakttas än vad som föreskrivs i 2–4 mom.

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

27 a §

Föreslagen lydelse

läggandet av planen samt på vilket sätt och inom vilken tid anmärkningar kan göras. Landskapet ska sända ett skriftligt meddelande om att planen lagts fram till de ägare och innehavare av fastigheter inom planens verkningssområde som är bosatta i ett annat landskap och är nämnda i handlingarna eller annars är kända.

Landskapet ska framföra sitt motiverade ställningstagande till de anmärkningar som har gjorts mot planen. Landskapets ställningstagande ska meddelas till områdets kommuner samt dem som skriftligen har begärt det och som samtidigt har meddelat sin adress. Landskapets motiverade ställningstagande meddelas i Transport- och kommunikationsverkets beslut som gäller godkännandet av planen.

Landskapet ska begära utlåtande om planen av de kommuner och övriga landskap vars område planen gäller eller på vars område verkningar av planen i övrigt visar sig samt av Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet. Landskapet ska ge de kommuner vars område omfattas av planen möjlighet att yttra sig om anmärkningarna. Landskapet ska begära utlåtande även av andra myndigheter, om det med tanke på beslutsprövningen är behövligt. Landskapet ska ge sitt motiverade ställningstagande om de utlåtanden som getts om planen.

Om en vägplan som varit offentligt framlagd behöver ändras och ändringens verkningar bedöms vara ringa, kan ett enklare förfarande iakttas än vad som föreskrivs i 2–4 mom.

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

27 a §

Gällande lydelse

Förhandsöverläggning

Medan en utredningsplan och en vägplan utarbetas och innan planen lämnas för godkännande ska Transport- och kommunikationsverket anordna en förhandsöverläggning på begäran av *närings-, trafik- och miljöcentralen* eller en annan myndighet. Verket kan också anordna förhandsöverläggning på eget initiativ. Förhandsöverläggningen ska anordnas inom rimlig tid. Förhandsöverläggningen har till syfte att främja hanteringen av de utrednings- och utvärderingsförfaranden som krävs för planen, informationsutbytet mellan *närings-, trafik- och miljöcentralen* och de övriga myndigheterna samt att förbättra utredningarnas och handlingarnas kvalitet och tillgänglighet och skapa smidigare förfaranden.

27 b §

Framställning om godkännande av en utredningsplan och en vägplan

Närings-, trafik- och miljöcentralen gör en framställning till Transport- och kommunikationsverket om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan.

Framställningen om godkännande av en utredningsplan ska innehålla de uppgifter, utredningar och handlingar enligt 15 g, 15 h, 16, 17, 19, 27, 29 och 43 b § i denna lag som behövs för den prövning som gäller godkännandet av planen.

Framställningen om godkännande av en vägplan ska innehålla de uppgifter och utredningar enligt 15 g, 15 h, 16, 17, 22, 23, 24, 27, 28, 29, 43 b, 44 ja 45 § i denna lag som behövs för den prövning som gäller godkännandet av planen.

Framställningen om godkännandet och det material om planen som utgör grunden för framställningen ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket skriftligen samt om möjligt elektroniskt. Verket ska begära ett utlåtande av Trafikledsverket om planen om det inte är uppenbart onödigt.

Föreslagen lydelse

Förhandsöverläggning

Medan en utredningsplan och en vägplan utarbetas och innan planen lämnas för godkännande ska Transport- och kommunikationsverket anordna en förhandsöverläggning på begäran av *landskapet, Trafikledsverket* eller en annan myndighet. Verket kan också anordna förhandsöverläggning på eget initiativ. Förhandsöverläggningen ska anordnas inom rimlig tid. Förhandsöverläggningen har till syfte att främja hanteringen av de utrednings- och utvärderingsförfaranden som krävs för planen, informationsutbytet mellan *landskapet, Trafikledsverket* och de övriga myndigheterna samt att förbättra utredningarnas och handlingarnas kvalitet och tillgänglighet och skapa smidigare förfaranden.

27 b §

Framställning om godkännande av en utredningsplan och en vägplan

Landskapet gör en framställning till Transport- och kommunikationsverket om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan. *Landskapet ska utan dröjsmål meddela väghållaren att planen har lämnats till Transport- och kommunikationsverket för godkännandet.*

Framställningen om godkännande av en utredningsplan ska innehålla de uppgifter, utredningar och handlingar enligt 15 o, 15 p, 16, 17, 19, 27, 29 och 43 b § i denna lag som behövs för den prövning som gäller godkännandet av planen.

Framställningen om godkännande av en vägplan ska innehålla de uppgifter och utredningar enligt 15 o, 15 p, 16, 17, 22–24, 27, 28, 29, 43 b, 44 ja 45 § i denna lag som behövs för den prövning som gäller godkännandet av planen.

Framställningen om godkännandet och det material om planen som utgör grunden för framställningen ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket skriftligen samt i mån av möjlighet elektroniskt. Verket ska begära ett utlåtande av Trafikledsverket om

Gällande lydelse

Närmare bestämmelser om innehållet i framställningen om godkännande av utredningsplanen och vägplanen och om inlämnandet av dessa får utfärdas genom förordning av statsrådet.

30 §

Ändring av och mindre avvikelser från planerna

Om en godkänd utredningsplan eller vägplan behöver ändras, ska det göras i enlighet med vad som i denna lag och med stöd av den föreskrivs om nya utredningsplaner och vägplaner.

Från en godkänd vägplan får avvikas utan att den behöver ändras, om avvikelsen har ringa verkningar och *närings-, trafik- och miljöcentralen* eller Trafikledsverket prövar att avvikelsen i samband med genomförandet av planen är behövlig och ändamålsenlig.

31 §

Planernas giltighetstid

En vägplan ska börja utarbetas 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. Transport- och kommunikationsverket kan förlänga utredningsplanens giltighetstid med högst fyra år, om förutsättningarna i 17 och 19 § alltså uppfylls. En vägplan anses ha börjat utarbetas när detta kungjorts så som föreskrivs i 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. Transport- och kommunikationsverket kan förlänga tidsfristen med högst fyra

Föreslagen lydelse

planen om det inte är uppenbart onödigt.
Närmare bestämmelser om innehållet i framställningen om godkännande av utredningsplanen och vägplanen och om inlämnandet av dessa får utfärdas genom förordning av statsrådet.

30 §

Ändring av och mindre avvikelser från planerna

Om en godkänd utredningsplan eller vägplan behöver ändras, ska det göras i enlighet med vad som i denna lag och med stöd av den föreskrivs om nya utredningsplaner och vägplaner.

Från en godkänd vägplan får avvikas utan att den behöver ändras, om avvikelsen har ringa verkningar och *landskapet* prövar att avvikelsen i samband med genomförandet av planen är behövlig och ändamålsenlig.

31 §

Planernas giltighetstid

En vägplan ska börja utarbetas 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. Transport- och kommunikationsverket kan *på ansökan eller på eget initiativ* förlänga utredningsplanens giltighetstid med högst fyra år, om förutsättningarna i 17 och 19 § alltså uppfylls. En vägplan anses ha börjat utarbetas när detta kungjorts så som föreskrivs i 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. Transport- och kommunikationsverket kan *på ansökan eller på eget initiativ*

Gällande lydelse

år och av särskilda skäl med ytterligare en period på högst fyra år. Tidsfristen kan förlängas bara om vägplanen alltjämt uppfyller förutsättningarna 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 och utvärdering

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

Trafikledsverket kan av särskilda skäl besluta att det i fråga om sådana i 15 g § 1 mom. avsedda vägprojekt av vilka det har gjorts en projektbedömning även ska göras en utvärdering. För utvärderingen ansvarar *närings-, trafik- och miljöcentralen* i samarbete med väghållaren. Utvärderingen ska innehålla en redogörelse för de tekniskekonomiska avvikelser som har gjorts från vägplanen under genomförandet av vägprojektet, för utvecklingen i trafiken samt för utfallet av de verkningar som är av betydelse med tanke på vägprojektets lönsamhet och effekter.

3 kap.

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

34 §

Begränsat underhåll

Av särskilda skäl kan *närings-, trafik- och miljöcentralen* besluta att en viss landsväg eller en viss del av en landsväg inte ska hållas i det skick som avses i 33 §. En sådan väg eller del av en väg ska stängas av från allmän trafik. Avstängningen av vägen eller en del av vägen ska anvisas med vägmärke och uppgiften om avstängningen ska föras in i det av

Föreslagen lydelse

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 förutsättningarna 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 och utvärdering

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

Trafikledsverket kan av särskilda skäl besluta att det i fråga om sådana i 15 p § 1 mom. avsedda vägprojekt av vilka det har gjorts en projektbedömning även ska göras en utvärdering. För utvärderingen ansvarar *landskapet* i samarbete med väghållaren. Utvärderingen ska innehålla en redogörelse för de tekniskekonomiska avvikelser som har gjorts från vägplanen under genomförandet av vägprojektet, för utvecklingen i trafiken samt för utfallet av de verkningar som är av betydelse med tanke på vägprojektets lönsamhet och effekter.

3 kap.

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

34 §

Begränsat underhåll

Av särskilda skäl kan *väghållaren på förslag av landskapet* besluta att en viss landsväg eller en viss del av en landsväg inte ska hållas i det skick som avses i 33 §. En sådan väg eller del av en väg ska stängas av från allmän trafik. Avstängningen av vägen eller en del av vägen ska anvisas med vägmärke och uppgiften om avstängningen ska föras in

Gällande lydelse

väghållaren angivna registret eller informationssystemet. Polisen och räddningsmyndigheterna ska underrättas om avstängningen av en väg eller en del av en väg, om avstängningen kan ha betydelse för skötseln av deras brådskande uppdrag och uppgiften inte har uppdaterats i det register eller informationssystem som har angetts av väghållaren. Avstängningen av en väg eller en del av en väg ska vid behov tillkännages genom kungörelse.

Närings-, trafik- och miljöcentralen kan besluta att en del av en viss gångbana eller cykelbana eller av en kombinerad eller parallell cykelbana och gångbana vilka hör till en landsväg hålls i skick utan halkbekämpning.

35 §

Tillfälligt trafikförbud eller tillfällig begränsning av trafiken

Om det finns risk för att fordonstrafik skadar en landsväg som till följd av tjällossning, regn eller annan liknande orsak till sin konstruktion har försvagats, kan *närings-, trafik- och miljöcentralen* tills vidare eller för viss tid förbjuda eller begränsa trafiken på vägen eller en del av den.

Av särskilda skäl kan *närings-, trafik- och miljöcentralen* bevilja tillstånd att göra ett temporärt undantag från de förbud eller den begränsning som avses i 1 mom., om trafiksäkerheten enligt landskapets prövning inte äventyras och landsvägen inte tar skada. Till tillståndet för undantaget kan det fogas behövliga villkor. Sådana transporter som är nödvändiga för att samhället ska fungera behöver inget undantagstillstånd.

De förbud och begränsningar som avses i 1 mom. ska anvisas med vägmärke och uppgiften om dem ska föras in i det register eller informationssystem som anges av väghållaren.

36 §

Tillfällig farväg

Om trafiken på en landsväg förhindras eller måste begränsas till följd av att landsvägen

Föreslagen lydelse

i det av väghållaren angivna registret eller informationssystemet. Polisen och räddningsmyndigheterna ska underrättas om avstängningen av en väg eller en del av en väg, om avstängningen kan ha betydelse för skötseln av deras brådskande uppdrag och uppgiften inte har uppdaterats i det register eller informationssystem som har angetts av väghållaren. Avstängningen av en väg eller en del av en väg ska vid behov tillkännages genom kungörelse.

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

35 §

Tillfälligt trafikförbud eller tillfällig begränsning av trafiken

Om det finns risk för att fordonstrafik skadar en landsväg som till följd av tjällossning, regn eller annan liknande orsak till sin konstruktion har försvagats, kan *landskapet* tills vidare eller för viss tid förbjuda eller begränsa trafiken på vägen eller en del av den.

Av särskilda skäl kan *landskapet* bevilja tillstånd att göra ett temporärt undantag från de förbud eller den begränsning som avses i 1 mom., om trafiksäkerheten enligt landskapets prövning inte äventyras och landsvägen inte tar skada. Till tillståndet för undantaget kan det fogas behövliga villkor. Sådana transporter som är nödvändiga för att samhället ska fungera behöver inget undantagstillstånd.

De förbud och begränsningar som avses i 1 mom. ska anvisas med vägmärke och uppgiften om dem ska föras in i det register eller informationssystem som anges av väghållaren.

36 §

Tillfällig farväg

Om trafiken på en landsväg förhindras eller måste begränsas till följd av att landsvägen

Gällande lydelse

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 *närings-, trafik- och miljöcentralen* 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 om möjligt ges tillfälle att bli hört, om den enskilda vägen finns på fastigheten i fråga eller gränsar till den. I fråga om underhållet av en sådan farväg som avses i detta moment tillämpas 33 §.

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

Temporära förbud och begränsningar ska anvisas med vägmärke och uppgiften om dem ska föras in i det register eller informationssystem som anges av vägghållaren.

37 §

Anslutning till landsväg

Trots förbud eller bestämmelser som avses i 24 § 1 mom. kan *närings-, trafik- och miljöcentralen* 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 behövliga 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 an-

Föreslagen lydelse

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 *landskapet* 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 om möjligt ges tillfälle att bli hört, om den enskilda vägen finns på fastigheten i fråga eller gränsar till den. I fråga om underhållet av en sådan farväg som avses i detta moment tillämpas 33 §.

Om trafiken på en landsväg förhindras till följd av en trafikolycka eller av någon annan motsvarande orsak får den som enligt 65 § i vägtrafiklagen (729/2018) reglerar trafiken ordna en tillfällig farväg på någon annans mark tills hindret har avlägsnats.

Temporära förbud och begränsningar ska anvisas med vägmärke och uppgiften om dem ska föras in i det register eller informationssystem som anges av vägghållaren.

37 §

Anslutning till landsväg

Trots förbud eller bestämmelser som avses i 24 § 1 mom. kan *Trafikledsverket* 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 behövliga villkor.

Tillstånd för att ansluta en enskild väg till någon annan än en sådan landsväg som avses i 1 mom. ska beviljas, om anslutningen be-

Gällande lydelse

slutningen och dess läge är sådana att trafik-säkerheten inte äventyras av anslutningen eller användningen av den. Tillståndet kan förenas med behövliga villkor. En lantbruksanslutning får enligt *närings-, trafik- och miljöcentralen* anvisningar anslutas till en väg som avses i detta moment, om detta inte äventyrar trafiksäkerheten. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* ska i god tid innan åtgärder vidtas underrättas om anläggandet av en sådan lantbruksanslutning.

Om det för att inrätta en snöskoterled som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse måste ordnas med ett övergångsställe på vägområdet för korsande av landsvägen, kan *närings-, trafik- och miljöcentralen* bevilja tillstånd för denna åtgärd, om övergångsstället inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen. Tillståndet kan förenas med behövliga villkor.

Vad som föreskrivs i 1–3 mom. gäller inte motorvägar eller motortrafikleder eller i 4 § 3 mom. avsedda landsvägar som hör till stomnätet och för vilka bestämmelser om tillträde kan ges endast i vägplanen. För en landsväg som hör till stomnätet kan *närings-, trafik- och miljöcentralen* av särskilda skäl bevilja tillstånd att anlägga en anslutning enligt 1 mom. eller ordna med 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 *närings-, trafik- och miljöcentralen* anvisningar så att den inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* svarar dock för underhållet av en enskild vägs anslutning och en lantbruksanslutnings vägtrumma.

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

Föreslagen lydelse

hövs för nyttjandet av en fastighet och anslutningen och dess läge är sådana att trafik-säkerheten inte äventyras av anslutningen eller användningen av den. Tillståndet kan förenas med behövliga villkor. En lantbruksanslutning får enligt *Trafikledsverkets* anvisningar anslutas till en väg som avses i detta moment, om detta inte äventyrar trafiksäkerheten. *Väghållaren* ska i god tid innan åtgärder vidtas underrättas om anläggandet av en sådan lantbruksanslutning.

Om det för att inrätta en snöskoterled som avses i terrängtrafiklagen (1710/1995) eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse måste ordnas med ett övergångsställe på vägområdet för korsande av landsvägen, kan *Trafikledsverket* bevilja tillstånd för denna åtgärd, om övergångsstället inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen. Tillståndet kan förenas med behövliga villkor.

Vad 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 *Trafikledsverket* av särskilda skäl bevilja tillstånd för att anlägga en anslutning enligt 1 mom. eller ordna med 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 *Trafikledsverkets* anvisningar så att den inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för underhållet av landsvägen. *Trafikledsverket eller enligt avtal om väghållning landskapet* svarar dock för underhållet av en enskild vägs anslutning och en lantbruksanslutnings vägtrumma.

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

Gällande lydelse

för underhållet av landsvägen, är den väghållare som svarar för den enskilda vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen skyldig att på egen bekostnad enligt *närings-, trafik- och miljöcentralens* 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 *närings-, trafik- och miljöcentralen* vidta åtgärderna på den försumligen bekostnad eller avbryta byggarbetet. Bestämmelser om hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990).

40 §

Avlägsnande av anslutning

I samband med byggandet av en landsväg kan den som ansvarar för projektet på egen bekostnad avlägsna en anslutning som är förbjuden i vägplanen eller förhindra användningen av anslutningen, när en ersättande trafikförbindelse har ordnats.

Närings-, trafik- och miljöcentralen 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 och, om anslutningen används allmänt för trafik, ärendet kungöras.

Senast då anslutningen tas ur bruk ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* i det register eller informationssystem som anges av väghållaren föra in uppgiften om att anslutningen har avlägsnats.

Föreslagen lydelse

för underhållet av landsvägen, är den väghållare som svarar för den enskilda vägen eller innehavaren av lantbruksanslutningen skyldig att på egen bekostnad enligt *Trafikledsverkets* 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 *Trafikledsverket* vidta åtgärderna på den försumligen bekostnad eller avbryta byggarbetet. Bestämmelser om hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990).

40 §

Avlägsnande av anslutning

I samband med byggandet av en landsväg kan den som ansvarar för projektet på egen bekostnad avlägsna en anslutning som är förbjuden i vägplanen eller förhindra användningen av anslutningen, när en ersättande trafikförbindelse har ordnats.

Landskapet 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 och, om anslutningen används allmänt för trafik, ärendet kungöras.

Senast då anslutningen tas ur bruk ska *landskapet* i det register eller informationssystem som anges av väghållaren föra in uppgiften om att anslutningen har avlägsnats.

Gällande lydelse

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 *närings-, trafik- och miljöcentralen*. 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 tillståndsvillkoren. Tillståndsinnehavaren är skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som *närings-, trafik- och miljöcentralen* 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 *närings-, trafik- och miljöcentralen* 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 *närings-, trafik- och miljöcentralens* tillstånd 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

1) en förbindelseväg och regional väg som inte är markerad med ett vägmärke som anger förkörsrätt, om området utanför dikets yttre slänt på en landsvägs vägområde ska användas kortvarigt då det är fråga om att trävaror förvaras kortvarigt i högst sex må-

Föreslagen lydelse

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 *Trafikledsverket*. 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 tillståndsvillkoren. Tillståndsinnehavaren är skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som *Trafikledsverket* 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 *Trafikledsverket* 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 *Trafikledsverkets* tillstånd 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

1) en förbindelseväg och regional väg som inte är markerad med ett vägmärke som anger förkörsrätt, om området utanför dikets yttre slänt på en landsvägs vägområde ska användas kortvarigt då det är fråga om att trävaror förvaras kortvarigt i högst sex månader i samband med avverkning och med beaktande av bestämmelserna i vägtrafikla-

Gällande lydelse

nader i samband med avverkning och med beaktande av bestämmelserna i vägtrafiklagen och inte heller för lastning på vägområdet av den trävara som har förvarats på ovan nämnda sätt,

2) placering av en i 52 a § avsedd tillfällig annons på vägområde, *eller*

3) placering på vägområde med stöd av 45 § 3 mom. i postlagen (415/2011) av sådana anordningar eller mindre konstruktioner som behövs för insamling och utdelning av post.

(Ny 4 punkt)

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska ingå i tillståndsansökan och anmälan, om hur uppgiften om placeringen ska meddelas och om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av konstruktioner, anläggningar och anordningar samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår. När det gäller el- och telekablar kan verkets föreskrift 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. räcker en anmälan till *närings-, trafik- och miljöcentralen* om placeringen av el- och telekablar samt tillhörande kabelskåp och kabelbrunnar på vägområde förutsatt att 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 som passerar under en landsväg,

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

4) luftledningarna som löper i vägens längdriktning och som placeras utanför vägområ-

Föreslagen lydelse

gen och inte heller för lastning på vägområdet av den trävara som har förvarats på ovan nämnda sätt,

2) placering av en i 52 a § avsedd tillfällig annons på vägområde,

3) placering på vägområde med stöd av 45 § 3 mom. i postlagen (415/2011) av sådana anordningar eller mindre konstruktioner som behövs för insamling och utdelning av post, *eller*

4) *placering av trafikordning på landsvägens vägområde, när det är fråga om ordnande av trafikstyrning som ankommer på väghållaren genom serviceavtal.*

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska ingå i tillståndsansökan och anmälan, om hur uppgiften om placeringen ska meddelas och om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av konstruktioner, anläggningar och anordningar samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår. När det gäller el- och telekablar kan verkets föreskrift 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. räcker en anmälan till *Trafikledsverket* om placeringen av el- och telekablar samt tillhörande kabelskåp och kabelbrunnar på vägområde förutsatt att det är fråga om

1) kablar som ska passera under en landsväg eller en gångbana *eller* 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 som passerar under en landsväg,

3) luftledningarna som korsar en landsväg eller en gångbana *eller* en cykelbana som hör till en landsväg,

4) luftledningarna som löper i vägens längdriktning och som placeras utanför vägområ-

Gällande lydelse

det invid en landsväg, men vars ledningsområde sträcker sig till vägområdet,

5) nya kundanslutningar inom bredbandsprojekt, om de har skaffats först efter det att byggarbetet redan inletts,

6) kablar som löper i vägens längdriktning, om 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.

Närings-, trafik- och miljöcentralen kan efter att ha tagit emot anmälan och före den dag åtgärden enligt planerna ska inledas förbjuda åtgärden, om väghållaren 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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i anmälan, om de i 1 mom. avsedda el- och telekablarnas yttre skyddskonstruktioner och placering samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår.

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

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 Transport- och kommunikationsverket finns i lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinfrast

Föreslagen lydelse

det invid en landsväg, men vars ledningsområde sträcker sig till vägområdet,

5) nya kundanslutningar inom bredbandsprojekt, om de har skaffats först efter det att byggarbetet redan inletts,

6) kablar som löper i vägens längdriktning, om 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.

Trafikledsverket kan efter att ha tagit emot anmälan och före den dag åtgärden enligt planerna ska inledas förbjuda åtgärden, om väghållaren 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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i anmälan, om de i 1 mom. avsedda el- och telekablarnas yttre skyddskonstruktioner och placering samt om arrangemangen under den tid arbetet pågår.

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

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 Transport- och kommunikationsverket finns i lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinfrastuktur (276/2016).

Gällande lydelse

struktur (276/2016).

42 b §

Skyldighet att flytta, skydda och avlägsna konstruktioner, anläggningar och anordningar

Om närings-, trafik- och miljöcentralen 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 tre månader och i fråga om andra konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde inom sex månader från väghållarens anmälan. Närings-, trafik- och miljöcentralen kan också bestämma att tidsfristen ska vara längre än så eller förlänga tiden, om detta behövs för att åtgärden ska kunna utföras under den tjäl fria perioden, eller av någon annan motsvarande orsak.

Den som ansvarar för projektet ska dock svara för kostnaderna för flyttandet, skyddandet och avlägsnandet av ett objekt, om objektet ursprungligen har varit placerat utanför vägområdet eller om närings-, trafik- och miljöcentralen inte har underrättat den som beviljats tillstånd om att objektet under handläggningsåret för ärendet eller inom 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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela 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. Verket får också meddela närmare föreskrifter om hur objektets ålder

Föreslagen lydelse

42 b §

Skyldighet att flytta, skydda och avlägsna konstruktioner, anläggningar och anordningar

Om Trafikledsverket 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 tre månader och i fråga om andra konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområde inom sex månader från väghållarens anmälan. Trafikledsverket kan också bestämma att tidsfristen ska vara längre än så eller förlänga tiden, om detta behövs för att åtgärden ska kunna utföras under den tjäl fria perioden, eller av någon annan motsvarande orsak.

Den som ansvarar för projektet ska dock svara för kostnaderna för flyttandet, skyddandet och avlägsnandet av ett objekt, om objektet ursprungligen har varit placerat utanför vägområdet eller om Trafikledsverket inte har underrättat den som beviljats tillstånd om att objektet under handläggningsåret för ärendet eller inom 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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur de åtgärder som avses i denna paragraf ska genomföras, om tidsfrister för genomförandet samt om andra tekniska omständigheter som

Gällande lydelse

och den kapacitetsökning som den ersättande kabeln medför ska beaktas vid ersättandet av de i 3 mom. avsedda kostnaderna för flytande av objektet.

43 §

Korsning mellan särskild vinterväg och farled

Om en särskild vinterväg som korsar en allmän farled avskärs på grund av att en ränna öppnas i isen till följd av fartygstrafik under vintern, ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* om möjligt lägga ut en bro eller sätta in en färja eller på annat sätt sörja för de åtgärder som krävs i syfte att trygga trafiken och leda den över farleden.

En enskild farled får inte utan samtycke av *närings-, trafik- och miljöcentralen* öppnas så att den skär av en särskild vinterväg. Den som öppnat farleden eller använder den är skyldig att ställa i ordning och underhålla den anordning som behövs för överfart.

4 kap.

Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför landsvägsområdet

44 §

Skyddsområde för landsväg

Skyddsområdet för en landsväg 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 det 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. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* har

Föreslagen lydelse

gäller åtgärderna. Verket får också meddela närmare föreskrifter om hur objektets ålder och den kapacitetsökning som den ersättande kabeln medför ska beaktas vid ersättandet av de i 3 mom. avsedda kostnaderna för flytande av objektet.

43 §

Korsning mellan särskild vinterväg och farled

Om en särskild vinterväg som korsar en allmän farled avskärs på grund av att en ränna öppnas i isen till följd av fartygstrafik under vintern, ska *landskapet* om möjligt lägga ut en bro eller sätta in en färja eller på annat sätt sörja för de åtgärder som krävs i syfte att trygga trafiken och leda den över farleden.

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

4 kap.

Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför landsvägsområdet

44 §

Skyddsområde för landsväg

Skyddsområdet för en landsväg 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 det 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. *Landskapet* har då trafiksäkerheten så

Gällande lydelse

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

45 §

Frisiktsområde för landsväg

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

Närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer behövlig sikt och därigenom äventyrar trafiksäkerheten.

48 §

Undantag från begränsningar

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

Om sådan växtlighet som avses i 1 mom. eller en byggnad, anläggning eller anordning äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen, kan *närings-, trafik- och miljöcentralen* besluta att de ska avlägsnas eller flyttas eller att en behövlig ändring ska göras på dem. Om ägaren inte vidtar åtgärden inom utsatt, skäligen tid, har *närings-, trafik- och miljöcentralen* rätt att vidta den på egen bekostnad.

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

49 §

Föreslagen lydelse

kräver samt vid reservlandningsplats även av flygsäkerhetsskäl rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområde.

45 §

Frisiktsområde för landsväg

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

Landskapet har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer behövlig sikt och därigenom äventyrar trafiksäkerheten.

48 §

Undantag från begränsningar

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

Om sådan växtlighet som avses i 1 mom. eller en byggnad, anläggning eller anordning äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för väghållningen, kan *Trafikledsverket* besluta att de ska avlägsnas eller flyttas eller att en behövlig ändring ska göras på dem. Om ägaren inte vidtar åtgärden inom utsatt, skäligen tid, har *Trafikledsverket* rätt att vidta den på egen bekostnad.

Vad som föreskrivs i 44–47 § samt i 1 och 2 mom. gäller inte en byggnad inom ett detaljplaneområde eller avlägsnandet av växtlighet som med hänsyn till miljön är av särskild betydelse.

49 §

Gällande lydelse

Förfarandet vid avlägsnande av växtlighet och naturhinder

Innan närings-, trafik- och miljöcentralen börjar avlägsna växtlighet som avses i 44 § 2 mom. eller 45 § 2 mom. eller naturhinder som avses i det sistnämnda momentet ska den ifrågavarande fastighetens ägare eller innehavare underrättas om detta eller saken kungöras i god tid innan åtgärden vidtas. Fastighetsägaren kan om denne så önskar själv sörja för åtgärderna enligt anvisning av närings-, trafik- och miljöcentralen.

51 §

Snöskärm och uppläggning av snö

Närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att anlägga en tillfällig eller fast snöskärm utanför vägområdet, om det behövs för att förhindra anhopning av snö på vägen. Inom bebott område får en fast snöskärm dock anläggas endast med samtycke av fastighetens ägare eller innehavare eller, om samtycke inte ges, med tillstånd av kommunens byggnadstillsynsmyndighet. Tillstånd kan beviljas om snöskärmen behövs för att hålla landsvägen i tillfredsställande skick med hänsyn till den allmänna trafiken och skärmen eller hållandet av skärmen inte medför betydande olägenheter för fastigheten.

Närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att i samband med underhåll av landsvägen lägga upp snö från landsvägsområdet också utanför vägområdet.

52 §

Reklam och annonsering invid vägar

Sådana reklamaffischer och annonser avsedda för trafikanter på en landsväg som sätts 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 omgiv-

Föreslagen lydelse

Förfarandet vid avlägsnande av växtlighet och naturhinder

Innan landskapet börjar avlägsna växtlighet som avses i 44 § 2 mom. eller 45 § 2 mom. eller naturhinder som avses i det sistnämnda momentet ska den ifrågavarande fastighetens ägare eller innehavare underrättas om detta eller saken kungöras i god tid innan åtgärden vidtas. Fastighetsägaren kan om denne så önskar själv sörja för åtgärderna enligt anvisning av landskapet.

51 §

Snöskärm och uppläggning av snö

Landskapet har rätt att anlägga en tillfällig eller fast snöskärm utanför vägområdet, om det behövs för att förhindra anhopning av snö på vägen. Inom bebott område får en fast snöskärm dock anläggas endast med samtycke av fastighetens ägare eller innehavare eller, om samtycke inte ges, med tillstånd av kommunens byggnadstillsynsmyndighet. Tillstånd kan beviljas om snöskärmen behövs för att hålla landsvägen i tillfredsställande skick med hänsyn till den allmänna trafiken och skärmen eller hållandet av skärmen inte medför betydande olägenheter för fastigheten.

Landskapet har rätt att i samband med underhåll av landsvägen lägga upp snö från landsvägsområdet också utanför vägområdet.

52 §

Reklam och annonsering invid vägar

Sådana reklamaffischer och annonser avsedda för trafikanter på en landsväg som sätts 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 omgiv-

Gällande lydelse

ningen.

Det ska göras en anmälan till *närings-, trafik- och miljöcentralen* om uppsättande av en reklamaffisch eller annons som avses i 1 mom., om inte något annat föreskrivs nedan. Till anmälan ska fogas en utredning med information om reklamaffischen eller annonsen och dess placering samt uppgift om fastighetsägarens eller fastighetsinnehavarens samtycke till att den sätts upp. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* kan med anledning av anmälan begära utlåtande av kommunen.

Om uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen inte uppfyller kraven i 1 mom., ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* inom 30 dagar från det att anmälan inkommit fatta ett beslut där uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen förbjuds eller där det ställs behövliga villkor för uppsättandet. Reklamaffischen eller annonsen får inte sättas upp före utgången av denna tid. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* 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 *närings-, trafik- och miljöcentralen* bestämmer att tiden ska vara kortare än det.

Innan *närings-, trafik- och miljöcentralen* fattar ett begränsande eller negativt beslut ska den samarbeta med annonsören och den berörda kommunen.

52 b §

Bemyndigande att meddela föreskrifter

Transport- och kommunikationsverket får meddela behövliga föreskrifter om innehållet i den anmälan till *närings-, trafik- och miljöcentralen* som avses i 52 § och om anmälningsförfarandet. För att garantera trafiksäkerheten får *verket* också meddela närmare föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av sådana reklamaffischer och annonser som avses i 52 och 52 a §.

Föreslagen lydelse

ningen.

Det ska göras en anmälan till *Trafikledsverket* om uppsättande av en reklamaffisch eller annons som avses i 1 mom., om inte något annat föreskrivs nedan. Till anmälan ska fogas en utredning med information om reklamaffischen eller annonsen och dess placering samt uppgift om fastighetsägarens eller fastighetsinnehavarens samtycke till att den sätts upp. *Verket* kan med anledning av anmälan begära utlåtande av *landskapet och kommunen*.

Om uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen inte uppfyller kraven i 1 mom. *eller föreskrifterna som har meddelats med stöd av 52 b §*, ska *Trafikledsverket* inom 30 dagar från det att anmälan inkommit fatta ett beslut där uppsättandet av reklamaffischen eller annonsen förbjuds eller där det ställs behövliga villkor för uppsättandet. Reklamaffischen eller annonsen får inte sättas upp före utgången av denna tid. *Trafikledsverket* 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 *väghållaren* bestämmer att tiden ska vara kortare än det.

Innan *Trafikledsverket* fattar ett begränsande eller negativt beslut ska det samarbeta med annonsören och den berörda kommunen.

52 b §

Bemyndigande att meddela föreskrifter

Transport- och kommunikationsverket får meddela behövliga föreskrifter om innehållet i den anmälan till *Trafikledsverket* som avses i 52 § och om anmälningsförfarandet. För att garantera trafiksäkerheten får *Transport- och kommunikationsverket* också meddela närmare föreskrifter om de tekniska egenskaperna hos och placeringen av sådana reklamaffischer och annonser som avses i 52 och 52 a §.

Gällande lydelse

5 kap.

Förvärv av områden samt ersättningar

54 §

Inledande av landsvägsförrättning

Närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att med stöd av 26 § 1 mom. ansöka om landsvägsförrättning när en godkänd vägplan har vunnit laga kraft eller kan verkställas trots besvär eller på grundval av skriftligt samtycke som avses i 21 §.

56 §

Besittningstagande

De vägområden som anvisats i en vägplan och de övriga områden som i vägplanen anvisats väghållaren samt de rättigheter som ska bildas för väghållning tas i väghållarens besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdesyn i samband med landsvägsförrättningen. Det område som i vägplanen anvisats för en enskild väg eller för en anslutning tas i väghållarens besittning 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 också ske stegvis, i enlighet med närings-, trafik- och miljöcentralen 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

Föreslagen lydelse

5 kap.

Förvärv av områden samt ersättningar

54 §

Inledande av landsvägsförrättning

Trafikledsverket i egenskap av väghållare och, om väghållaren har gett sitt samtycke till det, landskapet har rätt att med stöd av 26 § 1 mom. ansöka om landsvägsförrättning när en godkänd vägplan har vunnit laga kraft eller kan verkställas trots besvär eller på grundval av skriftligt samtycke som avses i 21 §.

56 §

Besittningstagande

De vägområden som anvisats i en vägplan och de övriga områden som i vägplanen anvisats väghållaren samt de rättigheter som ska bildas för väghållning tas i Trafikledsverkets besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdesyn i samband med landsvägsförrättningen. Det område som i vägplanen anvisats för en enskild väg eller för en anslutning tas i Trafikledsverkets besittning till dess att vägen eller anslutningen har anlagts. I samband med besittningstagandet får verket 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 också ske stegvis, i enlighet med Trafikledsverkets 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

Gällande lydelse

§ och som bedöms ha ringa verkningar kan besittningstagande ske på basis av avtal. Efter besittningstagandet ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* 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 *närings-, trafik- och miljöcentralen* 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 *närings-, trafik- och miljöcentralen*. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* ska i sådana fall innan egendomen avlägsnas, om möjligt, 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 ska upplåtas eller har upplåtits för vägändamål, ska utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren orsakas 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 *närings-, trafik- och miljöcentralen* bestämmer, efter att det vid en landsvägsförrättning har fattats beslut om vägdelägarna och om hur ansvaret för vägens underhåll fördelas mellan delägarna. 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.

57 §

Fastställande av föremålet för inlösnings samt uppkomst av äganderätt till vägområdet

Föreslagen lydelse

§ och som bedöms ha ringa verkningar kan besittningstagande ske på basis av avtal. Efter besittningstagandet ska *Trafikledsverket* 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 *Trafikledsverket* 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 *Trafikledsverket*. *Trafikledsverket* ska i sådana fall innan egendomen avlägsnas, om möjligt, 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 ska upplåtas eller har upplåtits för vägändamål, ska utöver den därigenom orsakade skadan eller olägenheten även de kostnader som sakägaren orsakas 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 *Trafikledsverket* bestämmer, efter att det vid en landsvägsförrättning har fattats beslut om vägdelägarna och om hur ansvaret för vägens underhåll fördelas mellan delägarna. 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.

57 §

Fastställande av föremålet för inlösnings samt uppkomst av äganderätt till vägområdet

Gällande lydelse

I ett beslut om inlösen fastställs föremålet för inlösen enligt vägplanen eller ett skriftligt samtycke enligt 21 §, vid behov enligt *närings-, trafik- och miljöcentralens* anvisning. Mindre avvikelser från vägplanen kan av särskilda skäl göras. Vid landsvägsförrättning enligt 75 § 2 mom. i denna lag fastställs föremålet för inlösen enligt 5 § 3 mom., vid behov enligt *närings-, trafik- och miljöcentralens* anvisning.

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

62 §

Behandling av inlösen vid två förrättningar

Utöver vad som föreskrivs i 20 § i inlösningslagen kan förrättningsingenjören på framställning av *närings-, trafik- och miljöcentralen* dela upp de ärenden som gäller inlösen enligt förrättningsförordnandet för behandling vid två särskilda landsvägsförrättningar, om det på grund av antalet eller arten av de ärenden som ska avgöras eller av andra orsaker är ändamålsenligt.

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

69 §

Reglering av enskilda vägar

Vid en landsvägsförrättning ska sådana regleringar av enskilda vägar och vägrätter företas som behövs med hänsyn till byggandet av en landsväg eller på grund av bestämmelser eller förbud enligt 24 § 1 och 2 mom. Vid förrättningen behandlas och avgörs också öv-

Föreslagen lydelse

I ett beslut om inlösen fastställs föremålet för inlösen enligt vägplanen eller ett skriftligt samtycke enligt 21 §, vid behov enligt *Trafikledsverkets* anvisning. Mindre avvikelser från vägplanen kan av särskilda skäl göras. Vid landsvägsförrättning enligt 75 § 2 mom. fastställs föremålet för inlösen enligt 5 § 3 mom., vid behov enligt *Trafikledsverkets* anvisning.

Ett område som fastställts som vägområde övergår efter att beslutet om inlösen vunnit laga kraft i *Trafikledsverkets* ägo, om det inte sedan tidigare äger området.

62 §

Behandling av inlösen vid två förrättningar

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

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

69 §

Reglering av enskilda vägar

Vid en landsvägsförrättning ska sådana regleringar av enskilda vägar och vägrätter företas som behövs med hänsyn till byggandet av en landsväg eller på grund av bestämmelser eller förbud enligt 24 § 1 och 2 mom. Vid förrättningen behandlas och avgörs också öv-

Gällande lydelse

riga ärenden som ska behandlas vid en vägförrättning enligt lagen om enskilda vägar.

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

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, och fastighetens ägare inte önskar ersättning för sin förlust, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den. 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 efter det att landsvägsförrättningen har avslutats och överenskommelse inte nåtts om ersättningarna, ska ersättningsfrågan avgöras vid en landsvägsförrättning som företas på ansökan av *närings-, trafik- och miljöcentralen* eller den som yrkar på ersättning.

75 §

Landsvägsförrättning i särskilda fall

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska utan dröjsmål ansöka om landsvägsförrättning när en enskild väg eller en gata har ändrats till landsväg eller när en landsväg eller ett biområde dragits in.

För att bestämma gränsen för en befintlig landsvägs vägområde, biområde, skyddsområde eller frisiktsområde kan landsvägsför-

Föreslagen lydelse

riga ärenden som ska behandlas vid en vägförrättning enligt lagen om enskilda vägar.

Vägförbindelser till enskilda vägar samt vägrätter kan regleras vid en sådan lokal förrättning som avses i 76 § i lagen om enskilda vägar och som kan verkställas på begäran av *väghållaren* utan särskild ansökan. Frågan om den ersättning som avses i 72 § avgörs då vid denna förrättning, på vilken dessutom tillämpas vad som föreskrivs i 82 § i inlösningslagen.

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, och fastighetens ägare inte önskar ersättning för sin förlust, har fastighetens ägare rätt att kräva att väghållaren löser in fastigheten eller en del av den. 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 efter det att landsvägsförrättningen har avslutats och överenskommelse inte nåtts om ersättningarna, ska ersättningsfrågan avgöras vid en landsvägsförrättning som företas på ansökan av *Trafikledsverket* eller den som yrkar på ersättning.

75 §

Landsvägsförrättning i särskilda fall

Trafikledsverket ska utan dröjsmål ansöka om landsvägsförrättning när en enskild väg eller en gata har ändrats till landsväg eller när en landsväg eller ett biområde dragits in.

För att bestämma gränsen för en befintlig landsvägs vägområde, biområde, skyddsområde eller frisiktsområde kan landsvägsför-

Gällande lydelse

rättning företas på ansökan av *närings-, trafik- och miljöcentralen* eller fastighetens ägare. Vid en sådan förrättning kan ersättning bestämmas för förluster som en breddning av vägen eller biområdet orsakar samt ett ersättningsärende enligt 71 § 2 mom. avgöras.

Om en befintlig väg omfattar en fastighet som *väghållaren* äger eller en del av en sådan fastighet, kan ett sådant område vid landsvägsförrättning överföras till en landsväg som utgör inlösningsenhet. På överföringen tillämpas vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om styckning.

79 §

Utbetalning av ersättning samt ränta

De förskottsersättningar och slutliga ersättningar som *närings-, trafik- och miljöcentralen* ålagts att betala, jämte sex procents årlig ränta, ska betalas inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna fastställdes. Vid dröjsmål med betalningen av ersättning ska på denna betalas en årlig dröjsmålsränta enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

Vid ägoreglering är mottagaren av ett område skyldig att till *närings-, trafik- och miljöcentralen* betala en ersättning för området till den del som ersättningen inte kan dras av från de betalningar som *närings-, trafik- och miljöcentralen* påförts, och överlåtaren av området får en ersättning av *närings-, trafik- och miljöcentralen* för det överlåtna området. På de ersättningar som avses i detta moment tillämpas vad som i 1 mom. föreskrivs om beräkning av ränta och utbetalning av ersättning.

Den årliga räntan på sex procent som avses i 1 mom. beräknas från och med det besittningstagande som avses i 56 §, om inte annat överenskoms när det gäller besittningstagande enligt 56 § 3 mom., samt i de fall som avses i 74 och 75 § från och med tidpunkten för slutsammanträdet i samband med landsvägsförrättningen. Ränta på ersättning som bestämts på grund av ägoreglering beräknas från den tidpunkt som vid förrättningen har bestämts för besittningstagande av områdena.

Ersättningar som närings-, trafik- och mil-

Föreslagen lydelse

rättning företas på ansökan av *Trafikledsverket* eller fastighetens ägare. Vid en sådan förrättning kan ersättning bestämmas för förluster som en breddning av vägen eller biområdet orsakar samt ett ersättningsärende enligt 71 § 2 mom. avgöras.

Om en befintlig väg omfattar en fastighet som *Trafikledsverket* äger eller en del av en sådan fastighet, kan ett sådant område vid landsvägsförrättning överföras till en landsväg som utgör inlösningsenhet. På överföringen tillämpas vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om styckning.

79 §

Utbetalning av ersättning samt ränta

De förskottsersättningar och slutliga ersättningar som *Trafikledsverket* ålagts att betala, jämte sex procents årlig ränta, ska betalas inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna fastställdes. Vid dröjsmål med betalningen av ersättning ska på denna betalas en årlig dröjsmålsränta enligt den räntesats som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

Vid ägoreglering är mottagaren av ett område skyldig att till *Trafikledsverket* betala en ersättning för området till den del som ersättningen inte kan dras av från de betalningar som *verket* påförts, och överlåtaren av området får en ersättning av *Trafikledsverket* för det överlåtna området. På de ersättningar som avses i detta moment tillämpas vad som i 1 mom. föreskrivs om beräkning av ränta och utbetalning av ersättning.

Den årliga räntan på sex procent som avses i 1 mom. beräknas från och med det besittningstagande som avses i 56 §, om inte annat överenskoms när det gäller besittningstagande enligt 56 § 3 mom., samt i de fall som avses i 74 och 75 § från och med tidpunkten för slutsammanträdet i samband med landsvägsförrättningen. Ränta på ersättning som bestämts på grund av ägoreglering beräknas från den tidpunkt som vid förrättningen har bestämts för besittningstagande av områdena.

(4 mom. upphävs)

Gällande lydelse

jöcentralen vid en landsvägsförrättning ålagts betala och i 2 mom. avsedda ersättningar för ägoreglering till överlåtaren av ett område betalas av närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter.

80 §

Deponering av ersättning som är stridig

Om närings-, trafik- och miljöcentralen anför besvär över ersättningar som bestämts vid en landsvägsförrättning kan den del av ersättningen som bestridits deponeras. På deponeringen tillämpas 52 § 2 och 3 mom. samt i 70 § i inlösningslagen.

81 §

Tvångsverkställighet i särskilda fall

På en ersättning som har bestämts vid en landsvägsförrättning och som sakägaren ska betala till närings-, trafik- och miljöcentralen samt på egendom som till följd av ägoreglering har bytts ut, tillämpas vad som föreskrivs i 288 § i fastighetsbildningslagen.

83 §

Ringa ersättningar

Om det totala belopp av de ersättningar som inlösningskommissionen har bestämt att närings-, trafik- och miljöcentralen ska betala till en och samma sakägare inte överstiger 20 euro, behöver ersättningarna inte betalas eller deponeras.

85 §

Kostnaderna för landsvägsförrättning

Närings-, trafik- och miljöcentralen svarar för förrättningskostnaderna vid en landsvägsförrättning. Vid en landsvägsförrättning enligt 74 § ska förrättningskostnaderna helt eller delvis påföras den som framställt yrkandet, om yrkandet har varit uppenbart ogrundat.

Föreslagen lydelse

80 §

Deponering av ersättning som är stridig

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

81 §

Tvångsverkställighet i särskilda fall

På en ersättning som har bestämts vid en landsvägsförrättning och som sakägaren ska betala till Trafikledsverket samt på egendom som till följd av ägoreglering har bytts ut, tillämpas vad som föreskrivs i 288 § i fastighetsbildningslagen.

83 §

Ringa ersättningar

Om det totala belopp av de ersättningar som inlösningskommissionen har bestämt att Trafikledsverket ska betala till en och samma sakägare inte överstiger 20 euro, behöver ersättningarna inte betalas eller deponeras.

85 §

Kostnaderna för landsvägsförrättning

Trafikledsverket svarar för förrättningskostnaderna vid en landsvägsförrättning. Vid en landsvägsförrättning enligt 74 § ska förrättningskostnaderna helt eller delvis påföras den som framställt yrkandet, om yrkandet har varit uppenbart ogrundat.

Gällande lydelse

6 kap.

**Upphörande och indragning av landsväg
samt indragning av biområde**

88 §

Upphörande av landsväg

Om en landsväg i samband med förbättring har fått en ny sträckning och det i vägplanen inte har bestämts att vägen med den tidigare sträckningen kvarstår som landsväg, upphör den till denna del att vara landsväg. Trots detta får *närings-, trafik- och miljöcentralen* och landskapet använda det tidigare vägområdet för andra vägändamål enligt vad som bestäms i vägplanen. Vid landsvägsförrättning ska då bestämmas att vägområdet kvarstår i väghållarens ägo eller att vägrätten till området fortsätter att vara i kraft. Om en sådan bestämmelse inte har tagits in i vägplanen, upphör användningen av området för landsvägsändamål och rätten till området när den förbättrade landsvägen upplåtits för allmän trafik.

När ett vägområde till en landsväg som upphört inte längre behövs för övriga vägändamål enligt 1 mom., drar *närings-, trafik- och miljöcentralen* in användningen av området och väghållarens rätt till området. På ett sådant område tillämpas vad som i detta kapitel föreskrivs om tidigare vägområde.

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 den som ansvarar för projektet 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 konstrukt-

Föreslagen lydelse

6 kap.

**Upphörande och indragning av landsväg
samt indragning av biområde**

88 §

Upphörande av landsväg

Om en landsväg i samband med förbättring har fått en ny sträckning och det i vägplanen inte har bestämts att vägen med den tidigare sträckningen kvarstår som landsväg, upphör den till denna del att vara landsväg. Trots detta får *väghållaren och landskapet* använda det tidigare vägområdet för andra vägändamål enligt vad som bestäms i vägplanen. Vid landsvägsförrättning ska då bestämmas att vägområdet kvarstår i väghållarens ägo eller att vägrätten till området fortsätter att vara i kraft. Om en sådan bestämmelse inte har tagits in i vägplanen, upphör användningen av området för landsvägsändamål och rätten till området när den förbättrade landsvägen upplåtits för allmän trafik.

När ett vägområde till en landsväg som upphört inte längre behövs för övriga vägändamål enligt 1 mom., drar *väghållaren* in användningen av området och väghållarens rätt till området. På ett sådant område tillämpas vad som i detta kapitel föreskrivs om tidigare vägområde.

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 den som ansvarar för projektet 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 konstrukt-

Gällande lydelse

ionerna 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. Den som ansvarar för projektet ska vidta dessa åtgärder på egen bekostnad inom ett år från det att vägen upphört.

Rätten att med stöd av 42 eller 42 a § placera konstruktioner, anläggningar och anordningar på ett vägområde ska när vägområdet övergår till en ny ägare förbli gällande i enlighet med det tillstånd som *närings-, trafik- och miljöcentralen* beviljat eller den anmälan som gjorts till *närings-, trafik- och miljöcentralen*.

91 §

Överföring av ett tidigare vägområde

Om inte något annat följer av 88 § 1 mom. i denna lag övergår ett vägområde som väghållaren äger och som hör till en landsväg som upphört från väghållaren kostnadsfritt 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. Bestämmelser om överföring av ett vägområde till kommunen när en detaljplan träder i kraft finns i 93 § i markanvändnings- och bygglagen.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller också för tidigare vägområden som använts för andra vägändamål som avses i 112 § 6 mom. efter det att *närings-, trafik- och miljöcentralen* har dragit in användningen av området på det sätt som avses i 88 § 2 mom.

Om en landsvägs vägområde enligt 58 § 1 mom. och 112 § 4 och 5 mom., som har innehafts med vägrätt och som har upphört, har anvisats i detaljplanen som ett sådant allmänt område som avses i 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

Föreslagen lydelse

ionerna 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. Den som ansvarar för projektet ska vidta dessa åtgärder på egen bekostnad inom ett år från det att vägen upphört.

Rätten att med stöd av 42 eller 42 a § placera konstruktioner, anläggningar och anordningar på ett vägområde ska när vägområdet övergår till en ny ägare förbli gällande i enlighet med det tillstånd som *Trafikledsverket* beviljat eller den anmälan som gjorts till *verket*.

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 från väghållaren kostnadsfritt 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. Bestämmelser om överföring av ett vägområde till kommunen när en detaljplan träder i kraft finns i 93 § i markanvändnings- och bygglagen.

Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller också för tidigare vägområden som använts för andra vägändamål som avses i 112 § 6 mom. efter det att *väghållaren* har dragit in användningen av området på det sätt som avses i 88 § 2 mom.

Om en landsvägs vägområde enligt 58 § 1 mom. och 112 § 4 och 5 mom., som har innehafts med vägrätt och som har upphört, har anvisats i detaljplanen som ett sådant allmänt område som avses i 83 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen, ska vägrätter som belastat ägarens eller innehavarens rättigheter beaktas vid bestämmandet av eventuell er-

Gällande lydelse

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 små områden som till arealen är av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, övergår från en fastighet till en annan.

93 §

Ett tidigare vägområde som enskild väg

Även om ett vägområde som har hört till en tidigare landsväg har övergått till den närmast intill liggande fastighetens ägare eller övergått i kommunens ägo får också andra som behöver området som enskild vägnadsfritt använda det som sin väg, tills de frågor som berör vägrätten har behandlats så som föreskrivs i 69 § eller vid en landsvägsförrättning enligt 75 § 1 mom.

Frågor som gäller användningen av de områden som avses i 92 § 2 och 3 mom. som enskild väg behandlas och avgörs enligt lagen om enskilda vägar.

Närings-, trafik- och miljöcentralen svarar för underhållet av en sådan tidigare landsväg som avses i 1 mom. fram till den 1 oktober kalenderåret efter indragningen av landsvägen.

Innan *närings-, trafik- och miljöcentralens* underhållsskyldighet upphör ska vägdelägarna sinsemellan vid en landsvägsförrättning besluta om underhållet av den tidigare landsvägen. Vid behov kan det fattas ett temporärt beslut om underhållet. Ett sådant beslut om underhåll upphör att gälla när landsvägsförrättningen vunnit laga kraft, om inte annat bestämts om beslutets giltighet när beslutet fattades.

95 §

Föreslagen lydelse

sättning 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 små områden som till arealen är av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, övergår från en fastighet till en annan.

93 §

Ett tidigare vägområde som enskild väg

Även om ett vägområde som har hört till en tidigare landsväg har övergått till den närmast intill liggande fastighetens ägare eller övergått i kommunens ägo får också andra som behöver området som enskild vägnadsfritt använda det som sin väg, tills de frågor som berör vägrätten har behandlats så som föreskrivs i 69 § eller vid en landsvägsförrättning enligt 75 § 1 mom.

Frågor som gäller användningen av de områden som avses i 92 § 2 och 3 mom. som enskild väg behandlas och avgörs enligt lagen om enskilda vägar.

Väghållaren svarar för underhållet av en sådan tidigare landsväg som avses i 1 mom. fram till den 1 oktober kalenderåret efter indragningen av landsvägen.

Innan *väghållarens* underhållsskyldighet upphör ska vägdelägarna sinsemellan vid en landsvägsförrättning besluta om underhållet av den tidigare landsvägen. Vid behov kan det fattas ett temporärt beslut om underhållet. Ett sådant beslut om underhåll upphör att gälla när landsvägsförrättningen vunnit laga kraft, om inte annat bestämts om beslutets giltighet när beslutet fattades.

95 §

Gällande lydelse

Indragning av biområde

Närings-, trafik- och miljöcentralen drar in ett biområde när området inte längre behövs för det ändamål som det har inrättats 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 medför sådan nytta för någon som inte ska anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta *närings-, trafik- och miljöcentralen* 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

Närings-, trafik- och miljöcentralen 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. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* 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 i fastighetsbildningslagen föreskrivs om styckning. Om indragningen av en del av ett vägområde har inletts på initiativ av någon annan än *närings-, trafik- och miljöcentralen*, svarar den som inlett ärendet för landsvägsförrättningens förrättningskostnader. På ersättandet

Föreslagen lydelse

Indragning av biområde

Trafikledsverket drar in ett biområde när området inte längre behövs för det ändamål som det har inrättats 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 medför sådan nytta för någon som inte ska anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta *Trafikledsverket* 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

Trafikledsverket får dra in sådana delar av ett vägområde som inte behövs för landsvägsändamål. *Verkets* rätt i *egenskap av väghållare* till en indragen del av ett vägområde upphör då beslutet om indragning har fattats. *Trafikledsverket* 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 *Trafikledsverkets* ägo överförs vid landsvägsförrättningen till den fastighet som ligger närmast invid, med iakttagande av vad som i fastighetsbildningslagen föreskrivs om styckning. Om indragningen av en del av ett vägområde har inletts på initiativ av någon annan än *landskapet eller Trafikledsverket*, svarar den som inlett ärendet för landsvägsförrättningens förrättningskostnader. På ersättandet av den nytta som erhålls vid in-

Gällande lydelse

av den nytta som erhålls vid indragningen av ett vägområde som är i *väghållarens* ägo tillämpas 95 § 3 mom.

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

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

7 kap.

Särskilda bestämmelser

99 b §

Överföring av biträdande uppgifter

Närings-, trafik- och miljöcentralen kan genom avtal överföra de biträdande terräng- och rådgivningsuppgifter som anknyter till dess tillståndsuppgifter inom väghållningen till en privat eller offentlig tjänsteleverantör.

Tjänsteleverantören ska ha tillräckliga tekniska förutsättningar samt tillräckliga kunskaper för skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. På den person som sköter uppgifterna tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när personen utför de uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

(Ny paragraf)

Föreslagen lydelse

dragningen av ett vägområde som är i *Trafikledsverkets* ägo tillämpas 95 § 3 mom.

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

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

7 kap.

Särskilda bestämmelser

99 b §

Överföring av biträdande uppgifter

Trafikledsverket kan genom avtal överföra de biträdande fält- och rådgivningsuppgifter som anknyter till dess tillståndsuppgifter inom väghållningen till en privat *tjänsteleverantör*, *ett landskap* eller *en annan offentlig tjänsteleverantör*. *Dessutom kan verket genom avtal överföra till landskapet uppgifter som avses i 6 § 2 mom. i lagen om Trafikledsverket (862/2009).*

Tjänsteleverantören ska ha tillräckliga tekniska förutsättningar samt tillräckliga kunskaper för skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. På den personen som sköter uppgifterna tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när personen utför de uppgifter som avses i denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

99 c §

Uppgifter som överförs till Trafikledsverket i samband med landskapsreformen.

Följande uppgifter överförs från närings-, trafik och miljöcentralerna till Trafikledsverket:

- 1) ordnandet av landsvägsfärjetrafiken,*
- 2) tillståndsuppgifter inom väghållningen,*
- 3) flyttning av fordon och dess skadeståndsansättningar,*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4) styrning av och stöd för konkurrensut-sättningen av områdesentreprenader för vägunderhållet,

5) trafiktelematik,

6) förvärv av markområden för vägar och banor samt förvaltning av fastigheter, och

7) museiverksamhet och traditionsarbete vid transport.

Följande uppgifter överförs från närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter till Trafikledsverket:

1) utbetalningsuppgifter inom markförvärv och utvecklande av informationssystem som stöder tillståndsservicen,

2) ekonomiförvaltningsuppgifter som be-tjänar väghållningen, och

3) dokumentförvaltningsuppgifter inom väghållningen.

100 §

100 §

Förberedelser för störningar och undantags-förhållanden

Förberedelser för störningar och undantags-förhållanden

Väghållaren och närings-, trafik- och mil-jöcentralen inom väghållningsområdet ska samarbeta vid förberedelser för störningar i de normala förhållandena och för de undan-tagsförhållanden som avses i beredskapsla-gen (1552/2011) genom beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda för de åtgärder som ska vidtas vid störningar i de normala förhållandena och vid undantagsför-hållanden. Vid förberedelserna ska hänsyn tas till landsvägens betydelse för trafiken, väglaget och de förutsägbara förändringarna i det samt övriga omständigheter.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den bered-skapsplanering som krävs av väghållaren och närings-, trafik- och miljöcentralen för att säkerställa att förberedelserna är enhet-liga i hela landet och att de tillgodoser de behov som gäller undantagsförhållanden och störningar i de normala förhållandena på landsvägar.

Trafikledsverket och landskapen inom väg-hållningsområdet ska samarbeta vid förbere-delser för störningar i de normala förhållan-dena och för de undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) genom beredskapsplanering och genom att på för-hand förbereda för de åtgärder som ska vidtas vid störningar i de normala förhållandena och vid undantagsförhållanden. Vid förberedel-serna ska hänsyn tas till landsvägens bety-delse för trafiken, väglaget och de förutsäg-bar förändringarna i det samt övriga om-ständigheter.

Närmare bestämmelser om den bered-skapsplanering som krävs av Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och landskapen för att säkerställa att förberedel-serna är enhetliga i hela landet och att de tillgodoser de behov som gäller undantags-förhållanden och störningar i de normala förhållandena på landsvägar får utfärdas genom förordning av statsrådet.

100 b §

100 b §

Gällande lydelse

Egenkontroll av väghållningen

Väghållaren och *närings-, trafik- och miljöcentralen* ska upprätta ett program för egenkontroll av de uppgifter inom väghållningen som de ska sköta. I programmet ska det fastställas hur uppfyllandet av lagens allmänna krav för väghållningen, servicenivån på resor och transporter på landsvägar samt uppnåendet av målet för underhållet av landsvägar säkerställs. I programmet för egenkontroll ska det fastställas hur uppfyllandet av kraven följs upp och hur konstaterade brister avhjälpas.

Programmet för egenkontroll samt de iakttagelser som gjorts vid uppföljningen av verkställandet av programmet för egenkontroll och de åtgärder som iakttagelserna föranleder ska publiceras genom ett allmänt danät.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska sörja för att de avtal som ingås med tjänsteleverantörer innehåller tillräckliga bestämmelser om tillsynen över tjänsteleverantören och om hanteringen av kvalitetsavvikelser för att verkställa *närings-, trafik- och miljöcentralens* egenkontroll.

Närmare bestämmelser om innehållet i och utarbetandet av programmet för egenkontroll samt om den plan i programmet som gäller främjande av kvalitetshanteringen inom väghållningen får vid behov utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

101 §

Administrativa tvångsmedel

Närings-, trafik- och miljöcentralen kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* kan också föreskriva att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den

Föreslagen lydelse

Egenkontroll av väghållningen

Väghållaren och *landskapet* ska upprätta ett program för egenkontroll av de uppgifter inom väghållningen som de ska sköta. I programmet ska fastställas hur uppfyllandet av lagens allmänna krav för väghållningen, servicenivån på resor och transporter på landsvägar samt uppnåendet av målet för underhållet av landsvägar säkerställs. I programmet för egenkontroll ska det fastställas hur uppfyllandet av kraven följs upp och hur konstaterade brister avhjälpas.

Programmet för egenkontroll samt de iakttagelser som gjorts vid uppföljningen av verkställandet av programmet för egenkontroll och de åtgärder som iakttagelserna föranleder ska publiceras på internet.

Landskapet ska sörja för att de avtal som ingås med tjänsteleverantörer innehåller sådana bestämmelser om tillsynen över tjänsteleverantören och om behandlingen av brister som konstaterats i väghållningens kvalitet som behövs för att verkställa *landskapets* egenkontroll.

Närmare bestämmelser om innehållet i och utarbetandet av programmet för egenkontroll samt om den plan i programmet som gäller främjande av kvalitetshanteringen inom väghållningen får vid behov utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

101 §

Administrativa tvångsmedel

Transport- och kommunikationsverket kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. *Verket* kan också föreskriva att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den ska fullgöra sin skyldighet. *Verket* kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. *Om*

Gällande lydelse

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, har *närings-, trafik- och miljöcentralen* rätt att vidta åtgärden eller att rätta till den olovliga åtgärden på bekostnad av den som är skyldig att rätta till den.

Om *närings-, trafik- och miljöcentralen* förhindras att utföra ett tjänsteuppdrag som avses i 2 mom. eller ett utredningsarbete som avses i 16 § 1 mom., ska polisen på begäran ge handräckning i enlighet med 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

101 a §

Rätt att få information

Väghållaren och närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att av varandra, av andra myndigheter och av sådana privata tjänsteleverantörer som på deras vägnar sköter genom avtal bestämda uppgifter avgiftsfritt och trots sekretessbestämmelserna få den information som är nödvändig för att *väghållaren och närings-, trafik- och miljöcentralen* ska kunna sköta sina uppgifter i fråga om väghållning, egenkontroll och tillstånd enligt denna lag.

Väghållaren och närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att lämna sekretessbelagda uppgifter till aktörer som på deras vägnar sköter genom avtal bestämda uppgifter, om informationen är nödvändig för skötseln av uppgifterna.

(Nytt 3 mom.)

102 §

Föreslagen lydelse

vite, tvångsutförande och avbrytande föreskrivs i 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, har *Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket och landskapet* rätt att vidta åtgärden eller att rätta till den olovliga åtgärden på bekostnad av den som är skyldig att rätta till den.

Om *Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket eller landskapet* förhindras att utföra ett tjänsteuppdrag som avses i 2 mom. eller ett utredningsarbete som avses i 16 § 1 mom., ska polisen på begäran ge handräckning i enlighet med 9 kap. 1 § i polislagen (872/2011).

101 a §

Rätt att få information

Trafikledsverket och landskapet har rätt att av varandra, av andra myndigheter och av sådana privata tjänsteleverantörer som på deras vägnar sköter genom avtal bestämda uppgifter avgiftsfritt och trots sekretessbestämmelserna få den information som är nödvändig för att *Trafikledsverket i egenskap av ämbetsverk eller väghållare* och *landskapet* ska kunna sköta sina uppgifter i fråga om väghållning, egenkontroll och tillstånd enligt denna lag.

Trafikledsverket och landskapet har rätt att lämna sekretessbelagda uppgifter till aktörer som på deras vägnar sköter genom avtal bestämda uppgifter, om informationen är nödvändig för skötseln av uppgifterna.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att av landskapen och Trafikledsverket få den information som verket behöver för att fullgöra sina uppgifter som avses i 101 §.

102 §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Indrivning av kostnader

Indrivning av kostnader

Om närings-, trafik- och miljöcentralen har rätt att vidta en åtgärd som avses i denna lag på någon annans bekostnad, kan kostnaderna indrivnas i den ordning som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

Om Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket eller landskapet har rätt att vidta en åtgärd som avses i denna lag på någon annans bekostnad, kan kostnaderna indrivnas i den ordning som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

103 §

103 §

Delgivning och delfående av beslut

Delgivning och delfående av beslut

Transport- och kommunikationsverket sänder besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner samt om förlängning av deras giltighetstid till närings-, trafik- och miljöcentralen. I syfte att delge beslutet ska närings-, trafik- och miljöcentralen sända beslutet och de handlingar som ligger till 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.

Transport- och kommunikationsverket sänder besluten om godkännande av utredningsplaner och vägplaner samt om förlängning av deras giltighetstid till Trafikledsverket och landskapet. I syfte att delge beslutet ska landskapet på det sätt som landskapets tillkännagivanden offentliggörs i enlighet med landskapslagen tillkännage att beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet är framlagda offentligt. Beslutet och handlingarna ska vara offentligt framlagda i landskapet 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 föreskrivs i förvaltningslagen. Bestämmelser om delgivning av beslut på elektronisk väg finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

Ett sådant beslut om godkännande av en vägplan som är av ringa betydelse kan delges genom bevislig delgivning enligt vad som föreskrivs i förvaltningslagen. Bestämmelser om delgivning av beslut på elektronisk väg finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

104 §

104 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska samtidigt när ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan delges genom offentlig delgivning i enlighet med 103 § sända ett meddelande om beslutet till dem som på grund av planen gjort en anmärkning och vars adresser är kända.

Trafikledsverket ska underrätta kommunen och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet samt vid behov även andra myndigheter om beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan. En kopia av planen ska vid behov fogas till meddelandet.

Gällande lydelse

Väghållaren ska underrätta kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet samt vid behov även andra myndigheter om beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan. En kopia av planen ska vid behov fogas till meddelandet.

105 §

Ändringssökande

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

I beslut av statsrådets allmänna sammanträde får ändring sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Ändring i andra beslut som fattats med stöd av denna lag och beslut som har meddelats med anledning av en begäran om omprövning får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

I beslut av förvaltningsdomstolen får ändring sökas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär över *närings-, trafik- och miljöcentralen* beslut i fall som avses i 37 §, 38 § 2 mom., 42 § 1 mom., 42 a och 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.

(Nytt 5 mom.)

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

En lokal eller regional registrerad samman-

Föreslagen lydelse

Landskapet ska samtidigt när ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en vägplan delges genom offentlig delgivning i enlighet med 103 § sända ett meddelande om beslutet till dem som på grund av planen gjort en anmärkning och vars adresser är kända.

105 §

Ändringssökande

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

I beslut av statsrådets allmänna sammanträde får ändring sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Ändring i andra beslut som fattats med stöd av denna lag och beslut som har meddelats med anledning av en begäran om omprövning får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

I beslut av förvaltningsdomstolen får ändring genom besvär sökas endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär över *Trafikledsverkets* 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.

Bestämmelser om sökande av ändring i landskapens beslut finns i 17 kap. i landskapslagen.

Trafikledsverket har rätt att söka ändring genom besvär i ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan. Dessutom har landskapet, kommunen och Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet rätt att söka ändring genom besvär i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens eller landskapets område eller myndighetens verksamhetsområde.

En lokal eller regional registrerad samman-

Gällande lydelse

slutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält söka ändring genom besvär i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska 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 av statsrådet ska trots ändrings-sökande iakttas tills ärendet har avgjorts genom ett laga kraft vunnet 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 *närings-, trafik- och miljöcentralen* meddelar med stöd av 48 § 2 mom. kan bestämmas att beslutet får verkställas trots besvär.

108 §

Kungörelse

Om kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende ska delges offentligt enligt denna lag och det inte särskilt har utfärdats bestämmelser om på vilket sätt delgivningen ska ske, ska den behöriga myndigheten informera om 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. Delfäende anses ha ägt rum den sjunde dagen efter det

Föreslagen lydelse

slutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält söka ändring genom besvär i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska 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 av statsrådet ska trots ändrings-sökande iakttas tills ärendet har avgjorts genom ett laga kraft vunnet 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 *Trafikledsverket* meddelar med stöd av 48 § 2 mom. kan bestämmas att beslutet får verkställas trots besvär.

108 §

Kungörelse

Om kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende ska delges offentligt enligt denna lag och det inte särskilt har utfärdats bestämmelser om på vilket sätt delgivningen ska ske, ska den behöriga myndigheten informera om ärendet genom att under minst 30 dagar kungöra det på det sätt som *landskapets* tillkännagivanden offentliggörs. 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. Delfäende anses ha ägt rum den sjunde dagen efter det att kungörel-

Gällande lydelse

att kungörelsen offentliggjordes, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.

108 a §

Landsvägsregister

Trafikledsverket ska föra ett landsvägsregister. I registret ska antecknas

1) huruvida landsvägen är en motorväg eller en motortrafikled eller någon annan väg som är avsedd endast för en viss art av trafik,

2) den klassificering enligt 4 § som beskriver vägens betydelse för trafiken,

3) vägens längd inom varje kommun och den tidpunkt då vägen upplåtits för allmän trafik samt, med tanke på förvaltningen av trafikledsegendomen, vägens viktigaste tekniska egenskaper, utrustning och anordningar.

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska till Trafikledsverket lämna de uppgifter som behövs med tanke på 1 mom. 3 punkten.

Föreslagen lydelse

sen offentliggjordes, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.

108 a §

Landsvägsregister

Trafikledsverket ska föra ett landsvägsregister. I registret ska antecknas

1) huruvida landsvägen är en motorväg eller en motortrafikled eller någon annan väg som är avsedd endast för en viss art av trafik,

2) den klassificering enligt 4 § som beskriver vägens betydelse för trafiken,

3) vägens längd inom varje kommun och den tidpunkt då vägen upplåtits för allmän trafik samt, med tanke på förvaltningen av trafikledsegendomen, vägens viktigaste tekniska egenskaper, utrustning och anordningar.

Landskapen ska till Trafikledsverket lämna de uppgifter som behövs med tanke på 1 mom. 3 punkten.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

5.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) 172–174, 181 och 182 §, sådana de lyder 172 § i lagarna 984/2018 och (/), 173 och 181 § delvis ändrade i lagarna 301/2018 och (/) samt 174 och 182 § i lag (/), som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

AVDELNING IV

TJÄNSTER

3 kap.

Upphandlingsförfaranden och beviljande av ensamrätt

172 §

Allmän trafikplikt inom luftfarten

Transport- och kommunikationsverket beslutar om införande av sådan allmän trafikplikt som avses i artikel 16 i lufttrafikförordningen. På flygrutter som omfattas av allmän trafikplikt kan verket införa begränsningar enligt lufttrafikförordningen, om begränsningarna behövs för att trygga trafiken på flygrutterna.

(Nytt 2 mom.)

4 kap.

Offentligt stöd för trafiktjänster

173 §

172 §

Allmän trafikplikt inom luftfarten

Landskapet beslutar om att införa sådan allmän trafikplikt som avses i artikel 16 i lufttrafiktrafikförordningen *efter att ha hört Transport- och kommunikationsverket*. *Landskapet* kan besluta om begränsningar enligt lufttrafikförordningen för en rutt som omfattas av allmän trafikplikt, om det behövs för att säkerställa trafik på ruten i fråga.

Finansieringen av de köpta tjänster inom luftfarten som landskapen har ansvar för att ordna genomförs med särskild finansiering. Transport- och kommunikationsverket anvisar inom ramen för anslaget i statsbudgeten finansiering för att täcka den allmänna trafikplikt som ett landskap infört. Transport- och kommunikationsverket ska avtala om saken med landskapet.

173 §

Gällande lydelse

Statsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, stöd eller understöd betalas ut till

- 1) trafikidkare enligt vad som föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning,
- 2) användare av trafik tjänster på grundval av en förbindelse som ingås av den behöriga myndigheten enligt vilken kostnaderna för trafik tjänster ersätts upp till ett i förväg fastställt värde,
- 3) andra än trafikidkare för utveckling, planering och forskning som gäller transporttjänster.

Genom förordning av statsrådet får närmare bestämmelser utfärdas om användningsändamål och bevilningsförfarande för de anslag för statsunderstöd som avses i 1 mom.

174 §

Kvotering och användning av anslag

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1 punkten användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt 182 § 1 mom. samt för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, om det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om kvoteringen av anslaget eller en del därav för de behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna och bestämmer till behövliga delar om dess fördelning på ändamål som nämns i 173 § 1 mom. till den del de inte är ändamål enligt 1 mom. i denna paragraf. Transport- och kommunikationsverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten. Verket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkten använda det anslag som Transport- och kommunikationsverket kvoterat. De kan också bevilja kommuner el-

Föreslagen lydelse

Statsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i statsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, stöd eller understöd betalas ut till

- 1) trafikidkare enligt vad som föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning,
- 2) användare av trafik tjänster på grundval av en förbindelse som ingås av den behöriga myndigheten enligt vilken kostnaderna för trafik tjänster ersätts upp till ett i förväg fastställt värde,
- 3) *landskap, kommuner, samkommuner, allmännyttiga samfund* och andra än trafikidkare för utveckling, planering och forskning som gäller transporttjänster.

Genom förordning av statsrådet kan utfärdas närmare bestämmelser om användningsändamålet och förutsättningarna för beviljande av anslag som avses i 1 mom.

174 §

Fördelning och användning av anslag

Anslag som anvisats i statsbudgeten får för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1 punkten användas av kommunikationsministeriet inom ramen för dess behörighet enligt 182 § 1 mom. samt för de ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten, om det är fråga om strategiskt betydande projekt.

Transport- och kommunikationsverket beslutar om fördelning av anslaget på ändamål som nämns i 173 § 1 mom. till den del de inte är ändamål enligt 1 mom. i denna paragraf. Transport- och kommunikationsverket får själv använda anslaget för det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 3 punkten. Verket kan också bevilja kommuner eller samkommuner statsunderstöd för samma ändamål.

De behöriga landskapen får själv använda eller bevilja statsunderstöd till det ändamål som nämns i 173 § 1 mom. 1–3 punkt.

Gällande lydelse

ler samkommuner statsunderstöd för ändamål enligt den paragrafen.

AVDELNING V

MYNDIGHETER OCH TILLSYN

1 kap.

Myndigheternas verksamhet

181 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

De behöriga närings-, trafik- och miljöcentralerna samt de kommunala myndigheter som nämns i 2 mom. och de regionala myndigheter som nämns i 3 mom. är sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen.

Hyvinge, Imatra, Kajana, Karleby, Kouvola, Nyslott, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki, Vasa och Villmanstrand är inom sina områden sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen.

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vanda.

2) Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar,

3) Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolahti och Liperi bildar,

4) Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukaa och Muurame bildar,

5) Kotka stad inom det område som kommunerna Fredrikshamn, Kotka och Pyttis bil-

Föreslagen lydelse

181 §

Behöriga vägtrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Landskapen samt de kommunala myndigheter som nämns i 2 mom. och de regionala myndigheter som nämns i 3 mom. är sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen. Landskapet kan sköta uppgiften ensamt eller tillsammans med ett eller flera landskap enligt vad som föreskrivs i landskapslagen (1).

Hyvinge, Imatra, Kajana, Karleby, Kouvola, Nyslott, Raumo, Riihimäki, Rovaniemi, Salo, S:t Michel, Seinäjoki, Vasa och Villmanstrand är inom sina områden sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen.

Följande regionala myndigheter är inom sitt behörighetsområde sådana behöriga vägtrafikmyndigheter som avses i trafikavtalsförordningen:

1) Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vanda.

2) Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar,

3) Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolahti och Liperi bildar,

4) Jyväskylä stad inom det område som kommunerna Jyväskylä, Laukaa och Muurame bildar,

5) Kotka stad inom det område som kommunerna Fredrikshamn, Kotka och Pyttis bil-

Gällande lydelse

dar,

6) Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar,

7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,

8) Havslapplands regionala kommunala kollektivtrafikmyndighet inom det område som kommunerna Kemi, Keminmaa, Simo, Tervola och Torneå bildar,

9) Uleåborgs stad inom det område som kommunerna Ii, Kempele, Limingo, Lumijoki, Muhos, Tyrnävä och Uleåborg bildar,

10) Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar,

11) Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar,

12) Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar.

Om de behöriga myndigheterna är verk samma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av mobilitets-tjänster ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Den behöriga myndigheten har rätt att ta in sådana uppgifter som myndigheten i enlighet med 179 § 3 mom. har fått från Transport- och kommunikationsverket i en anbudsfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik. Ett enskilt företags af-färshemligheter får dock inte framgå av anbudsfrågan.

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 2 eller 3 mom. får för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlings-

Föreslagen lydelse

dar,

6) Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar,

7) Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Hartola, Heinola, Hollola, Kärkölä, Lahtis, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar,

8) Havslapplands regionala kommunala kollektivtrafikmyndighet inom det område som kommunerna Kemi, Keminmaa, Simo, Tervola och Torneå bildar,

9) Uleåborgs stad inom det område som kommunerna Ii, Kempele, Limingo, Lumijoki, Muhos, Tyrnävä och Uleåborg bildar,

10) Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar,

11) Tammerfors stad inom det område som kommunerna Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar,

12) Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar.

Om de behöriga myndigheterna är verk samma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar regionala eller lokala helheter och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av mobilitets-tjänster ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Den behöriga myndigheten har rätt att ta in sådana uppgifter som myndigheten i enlighet med 179 § 3 mom. har fått från Transport- och kommunikationsverket i en anbudsfrågan vid ett anbudsförfarande som gäller ordnande av trafik. Ett enskilt företags af-färshemligheter får dock inte framgå av anbudsfrågan.

Andra kommuner eller samkommuner än de som avses i 2 eller 3 mom. får för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område upphandla trafik enligt trafikavtalsförordningen med iakttagande av upphandlings-

Gällande lydelse

lagen.

Trafiktjänster som en behörig kommunal myndighet ordnat får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

182 §

Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Kommunikationsministeriet och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik är de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen i ärenden som gäller järnvägstrafiken. Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som nämns i 181 § 2 och 3 mom.

Om de behöriga myndigheterna är verk samma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

(Nytt 3 mom.)

Föreslagen lydelse

lagen.

Trafiktjänster som en behörig myndighet ordnat får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

182 §

Behöriga järnvägstrafikmyndigheter enligt trafikavtalsförordningen

Kommunikationsministeriet, *landskapen* och, inom sitt behörighetsområde, Samkommunen Helsingforsregionens trafik är de behöriga myndigheter som avses i trafikavtalsförordningen i ärenden som gäller järnvägstrafiken. *Dessutom kan kommunikationsministeriet med stöd av ett avtal bemyndiga landskapen att upphandla sådana persontrafiktjänster på järnvägarna som kompletterar upphandlingar av persontrafiktjänster på järnvägarna som gjorts av ministeriet.* Behöriga myndigheter i ärenden som gäller annan spårtrafik är inom sina behörighetsområden de kommunala och regionala myndigheter som nämns i 181 § 2 och 3 mom.

Om de behöriga myndigheterna är verk samma inom den offentliga persontrafiken på det sätt som avses i 171 §, ska de planera tjänster som i första hand bildar helheter som består av en region eller ett område och eftersträva en samordning av samtliga persontransporter. De tjänster som uppstår på marknadsvillkor utifrån kundernas mobilitetsbehov ska vid planeringen samordnas med offentligt upphandlade tjänster. Vid planeringen av trafiken ska myndigheterna höra dem som tillhandahåller persontrafiktjänster i området och samarbeta med övriga myndigheter och med kommunerna.

Trafiktjänster som har ordnats av en behörig myndighet i enlighet med det i 1 mom. avsedda avtalsarrangemanget och upphandlats av landskapet får i obetydlig omfattning sträcka sig utanför dess egentliga behörighetsområde.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

RP 289/2018 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 9 kap. 4, 5 och 7 § samt 12 kap. 1, 4, 9, 15, 16 och 18 §, av dem 9 kap. 7 §, 12 kap. 1, 15, 16 och 18 § sådana de lyder i lag 990/2018, 9 kap. 5 § sådan den lyder i lag 998/2014, samt 12 kap. 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 473/2016, som följer:

Gällande lydelse

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

4 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

Avfallshanteringsplanen för en hamn ska läggas fram för godkännande för *den närings-, trafik- och miljöcentral* inom vars verksamhetsområde hamnen är belägen. Småbåtshamnar ska dock presentera sina planer för godkännande hos miljöförvaltningsmyndigheten i den kommun där hamnen är belägen.

En avfallshanteringsplan ska ändras, om det sker en betydande förändring i fråga om kvalitet, kvantitet eller hantering av det avfall som avlämnas i en hamn. Om det inte finns något behov att ändra planen inom tre månader från dess godkännande ska hamninnehavaren till den berörda tillsynsmyndigheten skicka en ansökan om att planen fortsatt gäller. Planen ska ändras på tillsynsmyndighetens uppmaning. Det ska av uppmaningen framgå vilka delar av planen som ska ändras.

En hamns avfallshanteringsplan ska godkännas om avfallsmottagningen och mottagningsanordningarna uppfyller kraven i detta kapitel och 10 kap. och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av dem.

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska *närings-, trafik- och miljöcentralen* och den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten registrera planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt miljöskyddsla-

Föreslagen lydelse

9 kap.

Mottagning av avfall i hamn

4 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

Avfallshanteringsplanen för en hamn ska läggas fram för godkännande för *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet*. Småbåtshamnar ska dock presentera sina planer för godkännande hos miljöförvaltningsmyndigheten i den kommun där hamnen är belägen.

En hamn avfallshanteringsplan ska ändras, om det sker en betydande förändring i fråga om kvalitet, kvantitet eller hantering av det avfall som avlämnas i en hamn. Om det inte finns något behov att ändra planen inom tre månader från dess godkännande ska hamninnehavaren till den berörda tillsynsmyndigheten skicka en ansökan om att planen fortsatt gäller. Planen ska ändras på tillsynsmyndighetens uppmaning. Det ska av uppmaningen framgå vilka delar av planen som ska ändras.

En hamns avfallshanteringsplan ska godkännas om avfallsmottagningen och mottagningsanordningarna uppfyller kraven i detta kapitel och 10 kap. och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av dem.

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* och den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten registrera planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt miljöskyddslagen. Ett registerutdrag ska då sändas till

Gällande lydelse

gen. Ett registerutdrag ska då sändas till hamninnehavaren.

5 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram hamnens avfallshanteringsplan för *närings-, trafik- och miljöcentralen* eller den kommunala miljöförvaltsmyndigheten för godkännande, ska hamninnehavaren ge de fartygsinnehavare som använder hamnen och deras företrädare samt andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller om en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska under minst 14 dagar medan hamnen är i funktion hållas tillgängligt på hamninnehavarens verksamhetsställe och på något annat ändamålsenligt sätt. Hamninnehavaren ska på sin anslagstavla samt på sin webbplats, på elektronisk väg, per brev eller på något annat lämpligt sätt informera dem som använder hamnen och andra berörda att utkastet finns tillgängligt.

Hamninnehavaren ska lämna dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen och om avfallshanteringsavgifterna. Detta ska ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* eller den kommunala miljöförvaltsmyndigheten får i samband med att den godkänner en avfallshanteringsplan vid behov bestämma på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas.

7 §

Rapportering

Närings-, trafik- och miljöcentralerna, Transport- och kommunikationsverket och hamnarna ska sända den information som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastres-

Föreslagen lydelse

hamninnehavaren.

5 §

Tillfälle att bli hörd och informering om en hamns avfallshanteringsplan

Innan hamninnehavaren lägger fram hamnens avfallshanteringsplan för *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* eller den kommunala miljöförvaltsmyndigheten för godkännande, ska hamninnehavaren ge de fartygsinnehavare som använder hamnen och deras företrädare samt andra som kan beröras av planen tillfälle att uttrycka sin åsikt om avfallshanteringsplanen eller om en ändring av den. Utkastet till avfallshanteringsplan ska under minst 14 dagar medan hamnen är i funktion hållas tillgängligt på hamninnehavarens verksamhetsställe och på något annat ändamålsenligt sätt. Hamninnehavaren ska på sin anslagstavla samt på sin webbplats, på elektronisk väg, per brev eller på något annat lämpligt sätt informera dem som använder hamnen och andra berörda att utkastet finns tillgängligt.

Hamninnehavaren ska lämna dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare uppgifter om avfallshanteringsarrangemangen i hamnen och om avfallshanteringsavgifterna. Detta ska ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* eller den kommunala miljöförvaltsmyndigheten får i samband med att den godkänner en avfallshanteringsplan vid behov bestämma på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas.

7 §

Rapportering

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, Transport- och kommunikationsverket och hamnarna ska sända den information som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastres-

Gällande lydelse

ter, nedan *fartygsavfallsdirektivet*, till Finlands miljöcentral, som har i uppgift att sammanställa en rapport som ska skickas till Europeiska kommissionen.

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, Finlands miljöcentral, *närings-, trafik- och miljöcentralen*, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

Kommunikationsministeriet och miljöministeriet ska inom respektive förvaltningsområde sörja för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamheten enligt denna lag.

4 §

Närings-, trafik- och miljöcentralernas tillsynsuppgifter

Närings-, trafik- och miljöcentralerna ska inom sina respektive verksamhetsområden utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter till den del de gäller

- 1) hamnarnas planering av avfallshanteringen,
- 2) hamnarnas mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och sediment, och
- 3) hamnarnas avgifter för avfallshanteringen.

Tillsynsuppgiften gäller särskilt sådana hamnar för handelssjöfart som måste ha miljötillstånd enligt miljöskyddslagen.

9 §

Handräckning

När tillsynsmyndigheterna utför uppgifter enligt denna lag ska Meteorologiska institu-

Föreslagen lydelse

ter, nedan *fartygsavfallsdirektivet*, till Finlands miljöcentral, som har i uppgift att sammanställa en rapport som ska skickas till Europeiska kommissionen.

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

1 §

Tillsynsmyndigheter

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, Finlands miljöcentral, *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet*, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

Kommunikationsministeriet och miljöministeriet ska inom respektive förvaltningsområde sörja för den allmänna styrningen, uppföljningen och utvecklingen av verksamheten enligt denna lag.

4 §

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighets tillsynsuppgifter

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet ska utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna i denna lag och med stöd av de utfärdade bestämmelser och föreskrifter till den del de gäller

- 1) hamnarnas planering av avfallshanteringen,
- 2) hamnarnas mottagningsanordningar för fartygsgenererat avfall och sediment, och
- 3) hamnarnas avgifter för avfallshanteringen.

Tillsynsuppgiften gäller särskilt sådana hamnar för handelssjöfart som måste ha miljötillstånd enligt miljöskyddslagen.

9 §

Handräckning

När tillsynsmyndigheterna utför uppgifter enligt denna lag ska Meteorologiska institu-

Gällande lydelse

tet, Finlands miljöcentral, *försvarsmakten* och *regionförvaltningsverket* inom respektive behörighet ge dem den handräckning de behöver.

Bestämmelser om handräckning när det gäller oljeutsläppsavgift finns i 3 kap. 8 §.

15 §

Administrativt tvång

Transport- och kommunikationsverket och *närings-, trafik- och miljöcentralen* får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag

1) förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna,

2) ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt,

3) bestämma att den som förfarit på ett sådant sätt som avses 1 eller 2 punkten ska återställa miljön i ursprungligt skick eller att undanröja den olägenhet som överträdelsen orsakat miljön.

16 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Transport- och kommunikationsverket och *närings-, trafik- och miljöcentralen* får förena ett förbud eller föreläggande som de utfärdat med stöd av denna lag med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

18 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets, Finlands miljöcentral, *närings-, trafik- och miljöcentralens*, Gränsbevakningsväsendets, Tullens och poli-

Föreslagen lydelse

tet, Finlands miljöcentral, *Försvarsmakten* och *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* ge dem den handräckning de behöver.

Bestämmelser om handräckning när det gäller oljeutsläppsavgift finns i 3 kap. 8 §.

15 §

Administrativt tvång

Transport- och kommunikationsverket och *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag

1) förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna,

2) ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt,

3) bestämma att den som förfarit på ett sådant sätt som avses 1 eller 2 punkten ska återställa miljön i ursprungligt skick eller att undanröja den olägenhet som överträdelsen orsakat miljön.

16 §

Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande

Transport- och kommunikationsverket och *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* får förena ett förbud eller föreläggande som de utfärdat med stöd av denna lag med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande i enlighet med viteslagen (1113/1990).

18 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets, Finlands miljöcentral, *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighets*, Gränsbevakningsväsendets, Tullens och

RP 289/2018 rd

Gällande lydelse

sens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

polisens uppgifter som tillsynsmyndigheter och om arbetsfördelningen mellan dessa myndigheter får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

7.

Lag

om ändring av 12 kap. 3 § i sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjölagen (674/1994) 12 kap. 3 § som följer:

Gällande lydelse

12 kap.

Begränsningsfond och begränsningsmål

3 §

*Ansökan om upprättande av fond och därtill
ansluten utredning*

Den som ansöker om upprättande av begränsningsfond skall hos *länsstyrelsen* på domstolsorten deponera ett penningbelopp som motsvarar ansvarsbeloppet eller ställa av länsstyrelsen godkänd säkerhet för beloppet.

I ansökan, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för de omständigheter på vilka ansökan grundas samt lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot begränsningsfonden.

Föreslagen lydelse

12 kap.

Begränsningsfond och begränsningsmål

3 §

*Ansökan om upprättande av fond och därtill
ansluten utredning*

Den som ansöker om upprättande av begränsningsfond ska hos *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och, när det gäller landskapet Åland, hos Statens ämbetsverk på Åland* deponera ett penningbelopp som motsvarar ansvarsbeloppet eller ställa av myndigheten godkänd säkerhet för beloppet.

I ansökan, som ska vara skriftlig, ska sökanden redogöra för de omständigheter på vilka ansökan grundas samt lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot begränsningsfonden.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

8.

Lag

om ändring av banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i banlagen (110/2007) 25 a, 43 a och 89 a §, sådana de lyder 25 a och 43 a § i lag 998/2018 samt 89 a § i lag 567/2016, samt
ändras 8, 9, 10, 12, 15, 22, 69, 79, 91, 92 och 95 §, av dem 8, 9, 12, 15, 22, 69, 79, 91 och 92 § sådana de lyder i lag 998/2018 samt 10 och 95 § sådana de lyder i lag 567/2016, som följer:

Gällande lydelse

8 §

Allmänt om planering av järnväg

Utredningsplaner och järnvägsplaner gäller projekt för byggande av järnvägar så som föreskrivs i detta kapitel.

När planer görs upp ska bannätsförvaltaren samarbeta med *landskapsförbunden*, kommunerna och *närings-, trafik- och miljöcentralerna* samt övriga myndigheter. Planeringen ska grunda sig på behov av att utveckla järnvägarna, på de riksomfattande målen för områdesanvändningen, på den riksomfattande trafiksystemplanen, *på den regionala trafiksystemplaneringen* samt på den övriga områdesplaneringen.

9 §

Rätt till utredning

När bannätsförvaltaren har beslutat att inleda utarbetandet av en utredningsplan eller en järnvägsplan har den rätt att utföra utredningsarbeten på en fastighet som hör till planeringsområdet. För detta ändamål får på den fastighet som avses i denna paragraf utföras mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning eller markundersökning eller andra förberedande åtgärder. I samband med utredningsarbeten får ingrepp i annans rätt inte göras i högre grad än vad som är nödvändigt för att uppnå resultat av utredningen, och ägaren eller rättsinnehavaren får inte orsakas onödiga störningar.

När en plan utarbetas och utredningar som

Föreslagen lydelse

8 §

Allmänt om planering av järnväg

Utredningsplaner och järnvägsplaner gäller projekt för byggande av järnvägar så som föreskrivs i detta kapitel.

När planer görs upp ska bannätsförvaltaren samarbeta med *landskapen*, kommunerna och övriga myndigheter. Planeringen ska grunda sig på behov av att utveckla järnvägarna, på de riksomfattande målen för områdesanvändningen, på den riksomfattande trafiksystemplanen, *på trafiksystemplanen på landskapsnivå* och på den övriga områdesplaneringen.

9 §

Rätt till utredning

När bannätsförvaltaren har beslutat att inleda utarbetandet av en utredningsplan eller en järnvägsplan har banhållaren rätt att utföra utredningsarbeten på en fastighet som hör till planeringsområdet. För detta ändamål får på den fastighet som avses i denna paragraf utföras mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning eller markundersökning eller andra förberedande åtgärder. I samband med utredningsarbeten får ingrepp i annans rätt inte göras i högre grad än vad som är nödvändigt för att uppnå resultat av utredningen, och ägaren eller rättsinnehavaren får inte orsakas onödiga störningar.

När en plan utarbetas och utredningar som

Gällande lydelse

har samband med den inleds ska kommunen underrättas om det. Dessutom ska genom kungörelse eller på annat lämpligt sätt de personer underrättas som nämns i 22 § 1 mom., och dessa har rätt att vara närvarande vid utredningarna och att framföra sin åsikt i saken.

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 föreskrivs 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 samt 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 avvikelser.

En utredningsplan och en järnvägsplan ut-

Föreslagen lydelse

har samband med den inleds ska kommunen *och landskapet* underrättas om det. Dessutom ska genom kungörelse eller på annat lämpligt sätt de personer underrättas som nämns i 22 § 1 mom., och dessa har rätt att vara närvarande vid utredningarna och att framföra sin åsikt i saken.

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 så som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen.

Trots det som föreskrivs 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, *landskapet och kommunen*.

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 gällande detaljplan, om detta förordas av kommunen. En järnvägsplan kan godkännas i strid med gällande detaljplan, om det är fråga om en avvikelse med små verkningar, och om detta förordas av kommunen och de fastighetsägare som direkt påverkas av avvikelser.

En utredningsplan och en järnvägsplan ska utarbetas med iakttagande av vad som före-

Gällande lydelse

arbetas med iakttagande av vad som bestäms i naturvårdslagen (1096/1996) och med stöd av den.

12 §

Utredningsplanens innehåll

En utredningsplan ska innehålla en utredning av behovet av att bygga en järnväg eller utveckla bannätet samt av de alternativ som granskats, de grundläggande trafiklösningarna och tekniska lösningarna för banan, järnvägsområdets ungefärliga läge samt en bedömning av verkningarna av järnvägsområdet och järnvägstrafiken, såsom verkningar på väg- och trafikförhållandena, trafiksäkerheten, markanvändningen, fastighetsstrukturen och miljön samt på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel. Möjligheterna att avlägsna eller lindra menliga verkningar samt en preliminär kostnads kalkyl ska dessutom presenteras i planen.

Utredningsplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och *den regionala trafiksystemplaneringen* enligt lagen om trafiksystem och landsvägar har beaktats. *I utredningsplan utarbetade av Trafikledsverket ska också ingå en sådan projektbedömning som avses i 8 a §.*

(Nytt 3 mom.)

15 §

Järnvägsplanens innehåll

I en järnvägsplan för byggande av järnväg ska järnvägen och dess läge, användning för olika ändamål, höjdläge, tvärsektion och torrläggning anges så att verkningarna kan bedömas tillräckligt och järnvägen märkas ut i terrängen. I järnvägsplanen anges de planerade planskilda korsningarna, plankorsningarna och trafikförbindelserna. Till planen ska fogas en bedömning av järnvägens verkningar samt i den anges de åtgärder som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som byggandet av banan eller järnvägstrafiken medför.

Föreslagen lydelse

skrivs i naturvårdslagen (1096/1996) och med stöd av den.

12 §

Utredningsplanens innehåll

En utredningsplan ska innehålla en utredning av behovet av att bygga en järnväg eller utveckla bannätet samt av de alternativ som granskats, de grundläggande trafiklösningarna och tekniska lösningarna för banan, järnvägsområdets ungefärliga läge samt en bedömning av verkningarna av järnvägsområdet och järnvägstrafiken, såsom verkningar på väg- och trafikförhållandena, trafiksäkerheten, markanvändningen, fastighetsstrukturen och miljön samt på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel. Möjligheterna att avlägsna eller lindra menliga verkningar samt en preliminär kostnads kalkyl ska dessutom presenteras i planen.

Utredningsplanen ska innehålla en redogörelse för hur målen för den riksomfattande trafiksystemplanen och *trafiksystemplanen på landskapsnivå* enligt lagen om trafiksystem och landsvägar har beaktats.

I utredningsplan utarbetade av Trafikledsverket ska också ingå en sådan projektbedömning som avses i 8 a §.

15 §

Järnvägsplanens innehåll

I en järnvägsplan för byggande av järnväg ska järnvägen och dess läge, användning för olika ändamål, höjdläge, tvärsektion och torrläggning anges så att verkningarna kan bedömas tillräckligt och järnvägen märkas ut i terrängen. I järnvägsplanen anges de planerade planskilda korsningarna, plankorsningarna och trafikförbindelserna. Till planen skall fogas en bedömning av järnvägens verkningar samt i den anges de åtgärder som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som byggandet av banan eller järnvägstrafiken medför.

Gällande lydelse

I järnvägsplanen ska om möjligt ägandeförhållandena beträffande marken beaktas. Av planen ska framgå banans skyddsområden enligt 37 § 1 mom. och plankorsningarnas frisiktsområden enligt 38 § 1 mom. samt huruvida mark reserveras för framtida breddning av banan. Till planen ska fogas en uppskattning av kostnaderna för byggandet av järnvägen.

Om en järnväg byggs på en ny plats och den tidigare järnvägen för den gamla sträckningens vidkommande bibehålls som järnväg eller kommer att användas för andra banhållningsändamål, ska bestämmelser om detta ingå i järnvägsplanen.

Järnvägsplanen ska innehålla en utredning om hur man i den beaktat målen för *den riksomfattande trafiksystemplanen och den regionala trafiksystemplaneringen* som avses i lagen om trafiksystem och landsvägar. En sådan utredning behövs emellertid inte om järnvägsplanen är baserad på en utredningsplan som vunnit laga kraft och i vilken det ingår en tillräcklig utredning om hur man beaktat målen för *den riksomfattande trafiksystemplanen och den regionala trafiksystemplaneringen*. I järnvägsplaner utarbetade av Trafikledsverket ska också ingå en sådan projektbedömning som avses i 8 a §.

(Nytt 5 mom.)

22 §

Växelverkan

När en utredningsplan och en järnvägsplan utarbetas ska bannätsförvaltaren ge *kommunen*, fastighetsägare och övriga sakägare samt de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas av planen, möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planen och skriftligen eller muntligen framföra sin åsikt i saken.

Innan planen godkänns ska de i 1 mom. avsedda intressenterna ges tillfälle att göra en anmärkning med anledning av planen. *Kommunen* ska i detta syfte hålla utredningsplanen och järnvägsplanen offentligt framlagda i 30 dagar. Anmärkningarna mot planen ska

Föreslagen lydelse

I planen ska i mån av möjlighet ägandeförhållandena beträffande marken beaktas. Av planen ska framgå banans skyddsområden enligt 37 § 1 mom. och plankorsningarnas frisiktsområden enligt 38 § 1 mom. samt huruvida mark reserveras för framtida breddning av banan. Till planen ska fogas en uppskattning av kostnaderna för byggandet av järnvägen.

Om en järnväg byggs på en ny plats och den tidigare järnvägen för den gamla sträckningens vidkommande bibehålls som järnväg eller kommer att användas för andra banhållningsändamål, ska bestämmelser om detta ingå i järnvägsplanen.

Järnvägsplanen ska innehålla en utredning om hur man i den beaktat målen för *trafiksystemplaner på riks- och landskapsnivå* som avses i lagen om trafiksystem och landsvägar. En sådan utredning behövs emellertid inte om järnvägsplanen är baserad på en utredningsplan som vunnit laga kraft och i vilken det ingår en tillräcklig utredning om hur man beaktat målen för *trafiksystemplanerna på riks- och landskapsnivå*.

I järnvägsplaner utarbetade av Trafikledsverket ska också ingå en sådan projektbedömning som avses i 8 a §.

22 §

Växelverkan

När en utredningsplan och en järnvägsplan utarbetas ska bannätsförvaltaren ge fastighetsägare och övriga sakägare samt de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas av planen, möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planen och skriftligen eller muntligen framföra sin åsikt i saken.

Innan planen godkänns ska de i 1 mom. avsedda intressenterna ges tillfälle att göra en anmärkning med anledning av planen. *Landskapet* ska i detta syfte hålla utredningsplanen och järnvägsplanen offentligt framlagda i *oavbrutet* 30 dagar. Anmärkningarna mot

Gällande lydelse

ges in till *kommunen* före utgången av den tid under vilken planen är framlagd. *Kommunen* ska lämna bannätsförvaltaren sitt utlåtande om den plan som varit framlagd och om anmärkningarna mot den samt de anmärkningskrifter som lämnats in. *Kommunen ska på det sätt som kommunala tillkännagivanden ska kungöras i kommunen i fråga kungöra* framläggandet av planen samt på vilket sätt och inom vilken tid anmärkningar kan göras. *Tillkännagivandet ska alltid publiceras i minst en tidning med allmän spridning inom det område som påverkas.* Bannätsförvaltaren ska sända ett skriftligt meddelande om att planen lagts fram till de ägare och innehavare av fastigheter inom planens verkningsområde som är bosatta i en annan kommun och som nämns i handlingarna eller annars är kända.

Bannätsförvaltaren ska meddela sitt motiverade ställningstagande till de anmärkningar som gjorts mot planen. Den ska underrätta kommunerna inom området om sitt ställningstagande och även dem som gjort anmärkningar och som skriftligen har bett om att bli underrättade och samtidigt uppgett sin adress. Bannätsförvaltarens motiverade ställningstagande meddelas i det beslut som gäller godkännandet av planen.

Bannätsförvaltaren ska begära utlåtande om utredningsplanen och järnvägsplanen av de *närings-, trafik- och miljöcentraler, landskapsförbund* och kommuner vars område planen gäller och på vars område verkningar av planen i övrigt visar sig. Bannätsförvaltaren ska begära utlåtande också av andra myndigheter, om det behövs för beslutsprövningen. Den ska lägga fram sitt motiverade ställningstagande till de utlåtanden som lämnats om planen.

Om en järnvägsplan som varit offentligt framlagd behöver ändras och ändringens verkningar bedöms vara obetydliga, kan ett enklare förfarande iakttas än vad som föreskrivs i 2–4 mom.

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

Föreslagen lydelse

planen ska ges in till *landskapet* före utgången av den tid under vilken planen är framlagd. *Landskapet* ska lämna bannätsförvaltaren sitt utlåtande om den plan som varit framlagd samt de anmärkningskrifter som lämnats in. *Landskapet ska kungöra* framläggandet av planen samt på vilket sätt och inom vilken tid anmärkningar kan göras. Bannätsförvaltaren ska sända ett skriftligt meddelande om att planen lagts fram till de ägare och innehavare av fastigheter inom planens verkningsområde som är bosatta i en annan kommun och som nämns i handlingarna eller annars är kända.

Bannätsförvaltaren ska meddela sitt motiverade ställningstagande till de anmärkningar som gjorts mot planen. Den ska underrätta kommunerna inom området om sitt ställningstagande och även dem som gjort anmärkningar och som skriftligen har bett om att bli underrättade och samtidigt uppgett sin adress. Bannätsförvaltarens motiverade ställningstagande meddelas i det beslut som gäller godkännandet av planen.

Bannätsförvaltaren ska begära utlåtande om utredningsplanen och järnvägsplanen av *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* samt av de kommuner och *landskap* vars område planen gäller och på vars område verkningar av planen i övrigt visar sig. *Bannätsförvaltaren ska ge de kommuner vars område omfattas av planen möjlighet att yttra sig om anmärkningarna som avses i 2 mom.* Bannätsförvaltaren ska begära utlåtande också av andra myndigheter, om det behövs för beslutsprövningen. Den ska lägga fram sitt motiverade ställningstagande till de utlåtanden som lämnats om planen.

Om en järnvägsplan som varit offentligt framlagd behöver ändras och ändringens verkningar bedöms vara obetydliga, kan ett enklare förfarande iakttas än vad som föreskrivs i 2–4 mom.

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

Gällande lydelse

25 a §

Järnvägsplaner som berör plankorsningar

Utöver Trafikledsverket kan närings-, trafik- och miljöcentralen utarbeta sådana järnvägsplaner som gäller plankorsningar som avses i 20 § 2 mom. och på centralen tillämpas i detta sammanhang det som i detta kapitel bestäms om bannätsförvaltaren.

43 a §

Rätt att föra talan vid en järnvägsförrättning

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

69 §

Utbetalning av ersättning samt ränta

De förskottsersättningar och slutliga ersättningar som bannätsförvaltaren ålagts att betala, jämte sex procents årlig ränta, ska betalas inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna bestämdes. Vid dröjsmål med betalningen av ersättning ska på denna betalas en årlig dröjsmålsränta enligt den räntefot som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

Vid ägoreglering är mottagaren av ett område skyldig att till bannätsförvaltaren betala en ersättning för området till den del som ersättningen inte kan dras av från de betalningar som bannätsförvaltaren påförts, och överlåtaren av området får en ersättning av bannätsförvaltaren för det överlättna området. På de ersättningar som avses i detta moment tillämpas vad som i 1 mom. föreskrivs om beräkning av ränta och utbetalning av ersättning.

Den årliga räntan på sex procent enligt 1 mom. beräknas från besittningstagandet enligt 46 §, om inte annat överenskomms när det

Föreslagen lydelse

(Paragraf upphävs)

(Paragraf upphävs)

69 §

Utbetalning av ersättning samt ränta

De förskottsersättningar och slutliga ersättningar som bannätsförvaltaren ålagts att betala, jämte sex procents årlig ränta, ska betalas inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna bestämdes. Vid dröjsmål med betalningen av ersättning ska på denna betalas en årlig dröjsmålsränta enligt den räntefot som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

Vid ägoreglering är mottagaren av ett område skyldig att till bannätsförvaltaren betala en ersättning för området till den del som ersättningen inte kan dras av från de betalningar som bannätsförvaltaren påförts, och överlåtaren av området får en ersättning av bannätsförvaltaren för det överlättna området. På de ersättningar som avses i detta moment tillämpas vad som i 1 mom. föreskrivs om beräkning av ränta och utbetalning av ersättning.

Den årliga räntan på sex procent enligt 1 mom. beräknas från besittningstagandet enligt 46 §, om inte annat överenskomms när det

Gällande lydelse

gäller besittningstagande enligt 46 § 3 mom., samt i de fall som nämns i 65 § från tidpunkten för slutsammanträdet i samband med järnvägsförrättningen. Ränta på den ersättning som bestämts på grund av ägoreglering beräknas från den tidpunkt som vid förrättningen har bestämts för besittningstagande av områdena.

Ersättningar som bannätsförvaltaren ålagts att betala vid banförrättning och vid vägförrättning för en enskild väg enligt 43 § 3 mom. samt *ovan* i 2 mom. avsedda ersättningar för ägoreglering till överlåtaren av ett område betalas av *närings-, trafik- och miljöcentralernas samt arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter. Ersättningar som gäller en privat spåranläggning betalas av den som äger järnvägen eller har den i besittning.*

79 §

Nedläggning av järnväg i andra sammanhang

Kommunikationsministeriet kan lägga ned en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Trafikledsverket, om

- 1) järnvägen inte längre används för bedrivande av järnvägstrafik, banhållningsrelaterad trafik eller trafikens övriga behov,
- 2) användning enligt 1 punkten inte kan förutses i fråga om järnvägen,
- 3) det inte finns användning för järnvägen som privat spåranläggning, och
- 4) tillgängligheten till området samt transportbehoven har tryggats på något annat sätt.

Kommunikationsministeriet kan dessutom dra in en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Trafikledsverket, om trafiken på järnvägen är obetydlig och det inte är ekonomiskt lönsamt att med statens medel hålla järnvägen i ett tryggt skick för trafik så som avses i 29 eller 30 § och om tillgängligheten till området samt transportbehoven har tryggats på något annat sätt.

Kommunikationsministeriet ska innan ett beslut enligt denna paragraf fattas vid behov höra de ministerier, *landskapsförbund* och kommuner som saken gäller.

Föreslagen lydelse

gäller besittningstagande enligt 46 § 3 mom., samt i de fall som nämns i 65 § från tidpunkten för slutsammanträdet i samband med järnvägsförrättningen. Ränta på den ersättning som bestämts på grund av ägoreglering beräknas från den tidpunkt som vid förrättningen har bestämts för besittningstagande av områdena.

Ersättningar som bannätsförvaltaren ålagts att betala vid banförrättning och vid vägförrättning för en enskild väg enligt 43 § 3 mom. samt i 2 mom. avsedda ersättningar för ägoreglering till överlåtaren av ett område betalas av *bannätsförvaltaren.*

79 §

Nedläggning av järnväg i andra sammanhang

Kommunikationsministeriet kan lägga ned en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Trafikledsverket, om

- 1) järnvägen inte längre används för bedrivande av järnvägstrafik, banhållningsrelaterad trafik eller trafikens övriga behov,
- 2) användning enligt 1 punkten inte kan förutses i fråga om järnvägen,
- 3) det inte finns användning för järnvägen som privat spåranläggning, och
- 4) tillgängligheten till området samt transportbehoven har tryggats på något annat sätt.

Kommunikationsministeriet kan dessutom dra in en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Trafikledsverket, om trafiken på järnvägen är obetydlig och det inte är ekonomiskt lönsamt att med statens medel hålla järnvägen i ett tryggt skick för trafik så som avses i 29 eller 30 § och om tillgängligheten till området samt transportbehoven har tryggats på något annat sätt.

Kommunikationsministeriet ska innan ett beslut enligt denna paragraf fattas vid behov höra de ministerier, *landskap* och kommuner som saken gäller.

Gällande lydelse

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.

91 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Samtidigt som ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan delges offentligt enligt 90 § ska bannätsförvaltaren sända ett meddelande om beslutet till dem som på grund av planen gjort en anmärkning och vilkas adresser är kända.

Bannätsförvaltaren ska sända ett meddelande om beslut om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan till kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet samt vid behov också till andra myndigheter. En kopia av planen ska vid behov fogas till meddelandet.

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 Trafikledsverkets 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.

Bannätsförvaltaren har rätt att anföra besvär över ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan. *Kom-*

Föreslagen lydelse

(Paragraf upphävs)

91 §

Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna

Samtidigt som ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan delges offentligt enligt 90 § ska bannätsförvaltaren sända ett meddelande om beslutet till dem som på grund av planen gjort en anmärkning och vilkas adresser är kända.

Bannätsförvaltaren ska sända ett meddelande om beslut om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan *även till landskapet*, kommunen och vid behov också till andra myndigheter. En kopia av planen ska vid behov fogas till meddelandet.

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 Trafikledsverkets 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.

Bannätsförvaltaren har rätt att anföra besvär över ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan. *Land-*

Gällande lydelse

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

En registrerad lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält genom besvär söka ändring i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska 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 §.

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. Delfående anses ha ägt rum den sjunde dagen efter det att kungörelsen offentliggjordes, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.

Föreslagen lydelse

skapet, Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet och kommunen har rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

En registrerad lokal eller regional sammanslutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält genom besvär söka ändring i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska 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 §.

95 §

Kungörelse

Om 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 *landskapets tillkännagivanden offentliggörs*. 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. Delfående anses ha ägt rum den sjunde dagen efter det att kungörelsen offentliggjordes, vilket ska konstateras i kungörelsen och meddelandet.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

9.

Lag

om ändring av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget (104/2011) 3 §, sådan den lyder i lag 1000/2018, som följer:

Gällande lydelse

3 §

Enligt artikel 18.2 i arrendeavtalet om Saima kanal ska kommissionen för Saima kanal fungera som ett särskilt organ. Kommunikationsministeriet tillsätter kommissionen för fem år i sänder. Ordförande för kommissionen är kanalfullmäktigen och medlemmar företrädare för kommunikationsministeriet, utrikesministeriet, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och Trafikledsverket.

Kommissionen ska samordna myndigheternas ståndpunkter i frågor som gäller verkställande av arrendeavtalet om Saima kanal och utvecklande av fartygstrafiken samt fungera som tillståndsmyndighet.

Föreslagen lydelse

3 §

Enligt artikel 18.2 i arrendeavtalet om Saima kanal ska kommissionen för Saima kanal fungera som ett särskilt organ. Kommunikationsministeriet tillsätter kommissionen för fem år i sänder. Ordförande för kommissionen är kanalfullmäktigen och medlemmar företrädare för kommunikationsministeriet, utrikesministeriet, Gränsbevakningsväsendet, Tullen, *landskapet Södra Karelen* och Trafikledsverket.

Kommissionen ska samordna myndigheternas ståndpunkter i frågor som gäller verkställande av arrendeavtalet om Saima kanal och utvecklande av fartygstrafiken samt fungera som tillståndsmyndighet.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

10.

Lag

om ändring av 234 och 318 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) 234 och 318 §, av dem 318 § sådan den lyder i lag 1003/2018, som följer:

Gällande lydelse

234 §

Förutsättningar för placering

Telekablar, radiomaster och basstationer får inte placeras i strid med detaljplanen eller så att genomförandet av en gällande landskaps- eller generalplan försvåras. Placeringen får inte heller försvåra planläggningen.

En förutsättning för placering av sådana i 229 § 1 mom. avsedda telekablar, basstationer och radiomaster som tjänar allmänna kommunikationsförbindelser är att placeringen inte på något annat sätt kan ordnas på ett tillfredsställande sätt och till skäligen kostnader. När beslutet om placeringen fattas ska det beaktas att fastigheten och byggnaden inte orsakas onödig olägenhet. Placeringen och underhållet av telekablar, radiomaster och basstationer med tillhörande utrustning får inte orsaka sådana olägenheter eller skador för användningen av fastigheten och för byggnaden som kan undvikas till skäligen kostnader.

Telekablar ska i den utsträckning det är möjligt placeras på sådana vägområden som avses i *landsvägslagen (503/2005)* eller på sådana allmänna områden som avses i *fastighetsbildningslagen (554/1995)*.

318 §

Utlämnande av information från myndigheter

Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, dataombudsmannen, Konkurrens- och konsumentverket samt marknadskontroll- och produktsäkerhetsmyndigheterna har, trots sekretessbe-

Föreslagen lydelse

234 §

Förutsättningar för placering

Telekablar, radiomaster och basstationer får inte placeras i strid med detaljplanen eller så att genomförandet av en gällande landskaps- eller generalplan försvåras. Placeringen får inte heller försvåra planläggningen.

En förutsättning för placering av sådana i 229 § 1 mom. avsedda telekablar, basstationer och radiomaster som tjänar allmänna kommunikationsförbindelser är att placeringen inte på något annat sätt kan ordnas på ett tillfredsställande sätt och till skäligen kostnader. När beslutet om placeringen fattas ska det beaktas att fastigheten och byggnaden inte orsakas onödig olägenhet. Placeringen och underhållet av telekablar, radiomaster och basstationer med tillhörande utrustning får inte orsaka sådana olägenheter eller skador för användningen av fastigheten och för byggnaden som kan undvikas till skäligen kostnader.

Telekablar ska i den utsträckning det är möjligt placeras på sådana vägområden som avses i *lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005)* eller på sådana allmänna områden som avses i *fastighetsbildningslagen (554/1995)*.

318 §

Utlämnande av information från myndigheter

Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, dataombudsmannen, Konkurrens- och konsumentverket samt marknadskontroll- och produktsäkerhetsmyndigheterna har, trots sekretessbe-

Gällande lydelse

stämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter, rätt att till varandra lämna ut dokument som de fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt lag samt att för varandra röja sekretessbelagd information, om det är nödvändigt för skötseln av deras lagstadgade uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket har, trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av information, rätt att lämna ut dokument som det fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt lag samt att röja sekretessbelagd information för Energimyndigheten, Finansinspektionen, *Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården samt närings-, trafik- och miljöcentralen*, om det är nödvändigt för skötseln av deras lagstadgade uppgifter i anslutning till informationssäkerhet.

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket har rätt att lämna ut sekretessbelagda dokument till och röja sekretessbelagd information för kommissionen och för tillsynsmyndigheterna i andra EES-stater, om det är nödvändigt för tillsynen över kommunikationsmarknaden.

Rätten enligt denna paragraf att lämna ut dokument och röja information gäller inte information om meddelanden, förmedlingsuppgifter, lokaliseringssuppgifter eller om innehållet i och existensen av konfidentiella radiosändningar.

Kommunikationsministeriet eller Transport- och kommunikationsverket får använda sekretessbelagda dokument som erhållits från utländska myndigheter endast för de ändamål som de utlämnats för.

Föreslagen lydelse

stämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter, rätt att till varandra lämna ut dokument som de fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt lag samt att för varandra röja sekretessbelagd information, om det är nödvändigt för skötseln av deras lagstadgade uppgifter.

Transport- och kommunikationsverket har, trots sekretessbestämmelserna och andra begränsningar som gäller utlämnande av information, rätt att lämna ut dokument som det fått eller upprättat i samband med sina uppgifter enligt lag samt att röja sekretessbelagd information för Energimyndigheten, Finansinspektionen, *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet samt landskapet*, om det är nödvändigt för skötseln av deras lagstadgade uppgifter i anslutning till informationssäkerhet.

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket har rätt att lämna ut sekretessbelagda dokument till och röja sekretessbelagd information för kommissionen och för tillsynsmyndigheterna i andra EES-stater, om det är nödvändigt för tillsynen över kommunikationsmarknaden.

Rätten enligt denna paragraf att lämna ut dokument och röja information gäller inte information om meddelanden, förmedlingsuppgifter, lokaliseringssuppgifter eller om innehållet i och existensen av konfidentiella radiosändningar.

Kommunikationsministeriet eller Transport- och kommunikationsverket får använda sekretessbelagda dokument som erhållits från utländska myndigheter endast för de ändamål som de utlämnats för.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

11.

Lag

om ändring av 184 § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 184 § som följer:

Gällande lydelse

184 §

Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler

En vägtrafikant får låta bli att iaktta trafikregler, skyldigheter som trafikanordningar anger, påbud, begränsningar eller förbud, eller bestämmelser om användningen av fordon, med iakttagande av särskild försiktighet och om uppdraget kräver det

1) som förare av eller passagerare i ett utryckningsfordon,

2) i polisuppgifter, tulluppgifter eller gränsbevakningsuppgifter,

3) i försvarsmaktens förundersökningsuppdrag eller uppdrag enligt 86 § 1 mom. i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014),

4) som förare av ett fordon som hör till en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller Gränsbevakningsväsendet.

Tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor ska dock lämnas fri passage.

Det som föreskrivs i 1 mom. gäller också andra staters behöriga myndigheter och förare av uttryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de på Finlands territorium utför uppdrag eller lämnar internationellt bistånd som det avtalats om mellan staterna eller som det föreskrivs särskilt om.

Ett fordon i ett uppdrag som avses i 1 mom. ska under körningen avge larm- eller ljussignaler, om det behövs för att varna andra vägtrafikanter.

Utryckningsfordon samt fordon i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag har rätt att komma ombord på en färja och ett förbindelsefartyg före andra fordon. *Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen får meddela föreskrifter om i vil-*

Föreslagen lydelse

184 §

Undantag från skyldigheten att iaktta trafikregler

En vägtrafikant får låta bli att iaktta trafikregler, skyldigheter som trafikanordningar anger, påbud, begränsningar eller förbud, eller bestämmelser om användningen av fordon, med iakttagande av särskild försiktighet och om uppdraget kräver det

1) som förare av eller passagerare i ett utryckningsfordon,

2) i polisuppgifter, tulluppgifter eller gränsbevakningsuppgifter,

3) i Försvarsmaktens förundersökningsuppdrag eller uppdrag enligt 86 § 1 mom. i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014),

4) som förare av ett fordon som hör till en kortege som leds av ett fordon som tillhör polisen eller Gränsbevakningsväsendet.

Tåg och andra anordningar som löper på järnvägsskenor ska dock lämnas fri passage.

Det som föreskrivs i 1 mom. gäller också andra staters behöriga myndigheter och förare av uttryckningsfordon som är registrerade i en annan stat, om de på Finlands territorium utför uppdrag eller lämnar internationellt bistånd som det avtalats om mellan staterna eller som det föreskrivs särskilt om.

Ett fordon i ett uppdrag som avses i 1 mom. ska under körningen avge larm- eller ljussignaler, om det behövs för att varna andra vägtrafikanter.

Utryckningsfordon samt fordon i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag har rätt att komma ombord på en *landsvägsfärja* och ett förbindelsefartyg före andra fordon. *Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om i vil-*

Gällande lydelse

ken ordning övriga fordon får komma ombord på en färja eller ett förbindelsefartyg.

Fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid en väg får med avvikelse från vad som föreskrivs i 18–22, 43–45 och 58–61 § föras på det sätt som uppdraget kräver med iakttagande av särskild försiktighet. Föraren av fordonet får, på det sätt som uppdraget kräver, med iakttagande av särskild försiktighet avvika från förbud, begränsningar eller påbud som anges med trafikanordningar och som anger något annat än väjningsplikt eller hastighetsbegränsningar. Föraren får dock inte ignorera ett stopptecken som ges av en trafikövervakare ger eller passera en trafiksignal som visar rött ljus.

Fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning får med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som uppdraget kräver med avvikelse från 18 § eller stannas, parkeras eller föras med avvikelse från vad som föreskrivs i 36–38 och 43–45 §. Ett fordon som används vid parkeringsövervakning får, om uppdraget kräver det, parkeras på ett område där det enligt ett vägmärke är förbjudet att stanna eller parkera.

En specialtransport får med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som omständigheterna kräver trots bestämmelserna i 18–20 och 22 §, om genomförandet av specialtransporten särskilt kräver det. Likaså får det vid specialtransport med iakttagande av särskild försiktighet avvika från bestämmelserna i 56–59 §, om specialtransporten har beviljats tillstånd för specialtransport enligt 159 §.

Föreslagen lydelse

ken ordning övriga fordon får komma ombord på en färja eller ett förbindelsefartyg. Det behöriga landskapet får bestämma om i vilken ordning övriga fordon får komma ombord på ett förbindelsefartyg eller ett annat offentligt finansierat skärgårdstrafikens servicefartyg.

Fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid en väg får med avvikelse från vad som föreskrivs i 18–22, 43–45 och 58–61 § föras på det sätt som uppdraget kräver med iakttagande av särskild försiktighet. Föraren av fordonet får, på det sätt som uppdraget kräver, med iakttagande av särskild försiktighet avvika från förbud, begränsningar eller påbud som anges med trafikanordningar och som anger något annat än väjningsplikt eller hastighetsbegränsningar. Föraren får dock inte ignorera ett stopptecken som ges av en trafikövervakare ger eller passera en trafiksignal som visar rött ljus.

Fordon som används vid kommunal parkeringsövervakning får med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som uppdraget kräver med avvikelse från 18 § eller stannas, parkeras eller föras med avvikelse från vad som föreskrivs i 36–38 och 43–45 §. Ett fordon som används vid parkeringsövervakning får, om uppdraget kräver det, parkeras på ett område där det enligt ett vägmärke är förbjudet att stanna eller parkera.

En specialtransport får med iakttagande av särskild försiktighet föras på det sätt som omständigheterna kräver trots bestämmelserna i 18–20 och 22 §, om genomförandet av specialtransporten särskilt kräver det. Likaså får det vid specialtransport med iakttagande av särskild försiktighet avvika från bestämmelserna i 56–59 §, om specialtransporten har beviljats tillstånd för specialtransport enligt 159 §.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

Lag

om ändring av 12 § i lagen om transport av farliga ämnen

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) 12 §, sådan den lyder i lag 1007/2018, som följer:

Gällande lydelse

12 §

Transport och tillfällig förvaring i transportkedjan

Vid planeringen av och i verksamheten på bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler ska beaktas de faror som transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen medför för människor, miljön och egendom. På bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler får transporterats och tillfälligt förvaras endast sådana mängder farliga ämnen att de inte medför särskild fara. På dessa platser ska de områden som är avsedda för farliga ämnen samt utrustningen på områdena också vara sådana att ämnena inte vid transport eller tillfällig förvaring medför någon särskild fara.

Om betydande mängder farliga ämnen transporterats via en hamn eller förvaras tillfälligt i hamnen, ska hamninnehavaren och den som utför lasthanteringstjänster i hamnen ha en uppdaterad säkerhetsutredning. Transport- och kommunikationsverket godkänner hamnarnas säkerhetsutredningar. Verket kan begränsa mängden farliga ämnen som tillfälligt får förvaras i hamnen och meddela andra för säkerheten nödvändiga begränsningar i fråga om tillfällig förvaring.

Ett järnvägsföretag ska ha en uppdaterad säkerhetsutredning för en bangård som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och genom vilken betydande mängder farliga ämnen transporterats. Trafikledsverket sammanställer och kompletterar en säkerhetsutredning för hela bangården och ser till att de funktioner som beskrivs i säkerhetsutredningen bildar en fungerande helhet när det gäller säkerheten. Transport- och kommunikationsverket godkänner säkerhetsutredningen för hela bangården.

Föreslagen lydelse

12 §

Transport och tillfällig förvaring i transportkedjan

Vid planeringen av och i verksamheten på bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler ska beaktas de faror som transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen medför för människor, miljön och egendom. På bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler får transporterats och tillfälligt förvaras endast sådana mängder farliga ämnen att de inte medför särskild fara. På dessa platser ska de områden som är avsedda för farliga ämnen samt utrustningen på områdena också vara sådana att ämnena inte vid transport eller tillfällig förvaring medför någon särskild fara.

Om betydande mängder farliga ämnen transporterats via en hamn eller förvaras tillfälligt i hamnen, ska hamninnehavaren och den som utför lasthanteringstjänster i hamnen ha en uppdaterad säkerhetsutredning. Transport- och kommunikationsverket godkänner hamnarnas säkerhetsutredningar. Verket kan begränsa mängden farliga ämnen som tillfälligt får förvaras i hamnen och meddela andra för säkerheten nödvändiga begränsningar i fråga om tillfällig förvaring.

Ett järnvägsföretag ska ha en uppdaterad säkerhetsutredning för en bangård som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och genom vilken betydande mängder farliga ämnen transporterats. Trafikledsverket sammanställer och kompletterar en säkerhetsutredning för hela bangården och ser till att de funktioner som beskrivs i säkerhetsutredningen bildar en fungerande helhet när det gäller säkerheten. Transport- och kommunikationsverket godkänner säkerhetsutredningen för hela bangården.

Gällande lydelse

Säkerhetsutredningen ska innehålla en redogörelse för de åtgärder och förfaranden som säkerställer en säker transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen samt en intern räddningsplan. Den interna räddningsplanen ska innehålla en plan för de åtgärder som vidtas vid olyckor. Räddningsmyndigheterna, närings-, trafik- och miljöcentralen och tillsynsmyndigheterna ska ha tillgång till säkerhetsutredningen.

Närmare bestämmelser om farliga ämnen och tillfällig förvaring av dessa, om förebyggande av olyckor, om transport på bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler och om säkerhetsutredningen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet när det gäller dessa frågor samt om avskiljande av transportenheter och ämnesspecifika förfaranden och andra tekniska detaljer.

Föreslagen lydelse

Säkerhetsutredningen ska innehålla en redogörelse för de åtgärder och förfaranden som säkerställer en säker transport och tillfällig förvaring av farliga ämnen samt en intern räddningsplan. Den interna räddningsplanen ska innehålla en plan för de åtgärder som vidtas vid olyckor. Räddningsmyndigheterna, landskapet och tillsynsmyndigheterna ska ha tillgång till säkerhetsutredningen.

Närmare bestämmelser om farliga ämnen och tillfällig förvaring av dessa, om förebyggande av olyckor, om transport på bangårdar, inom hamnområden, på flygplatser och i andra terminaler och om säkerhetsutredningen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om det praktiska genomförandet när det gäller dessa frågor samt om avskiljande av transportenheter och ämnesspecifika förfaranden och andra tekniska detaljer.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

13.

Lag

om ändring av 2 och 6 § i lagen om Trafikledsverket

I enlighet med riksdagens beslut
ändras lagen om Trafikledsverket (862/2009) 2 och 6 §, sådana de lyder i lag 936/2018, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Verkets uppgifter

Verkets uppgifter

Trafikledsverket *har till uppgift att*

1) svara för de statliga väg- och bannät och de farleder som verket är huvudman för, för utvecklandet av dem samt för samordnandet av åtgärder som gäller dem i hela landet,

2) begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken,

3) svara för trafikstyrningen,

4) främja digitaliseringen och automatiseringen av transportservice och trafiksystem,

5) svara för underhållet av landsvägarna och upprätthållandet av deras servicenivå, för genomförandet av viktiga vägprojekt och för riksomfattande uppgifter inom väghållningen samt för planering, byggande och underhåll av järnvägar och farleder och upprätthållandet av deras servicenivå,

6) svara för *styrningen av verksamheten vid närings-, trafik- och miljöcentralerna inom sitt verksamhetsområde och för samordningen av väghållningen vid nämnda centraler,*

7) svara för och administrera informationsresurser som gäller trafikleder, sörja för statistikföringen inom verksamhetsområdet samt svara för det samarbete som gäller trafik- och trafikledsdata,

8) trygga vintersjöfartens förutsättningar,

9) främja en fungerande marknad för trafik- och farledshållning,

10) inom den egna verksamheten sörja för beredskapen för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden samt inom sitt verksamhetsområde främja samhällets allmänna beredskap för störningssituationer under normala förhållan-

Trafikledsverket *ska*

1) svara för de statliga väg- och bannät och de farleder som verket är huvudman för, för utvecklandet av dem samt för samordnandet av åtgärder som gäller dem i hela landet,

2) begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken,

3) svara för trafikstyrningen,

4) främja digitaliseringen och automatiseringen av transportservice och trafiksystem,

5) svara för underhållet av landsvägarna och upprätthållandet av deras servicenivå, för genomförandet av viktiga vägprojekt och för riksomfattande uppgifter inom väghållningen samt för planering, byggande och underhåll av järnvägar och farleder och upprätthållandet av deras servicenivå,

6) svara för *den styrning, det samarbete och de avtalsarrangemang som gäller väghållningen tillsammans med landskapen och väghållningsområden,*

7) svara för och administrera informationsresurser som gäller trafikleder, sörja för statistikföringen inom verksamhetsområdet samt svara för det samarbete *och de avtalsarrangemang* som gäller trafik- och trafikledsdata *tillsammans med landskapen,*

8) trygga vintersjöfartens förutsättningar,

9) främja en fungerande marknad för trafik- och farledshållning,

10) inom den egna verksamheten sörja för beredskapen för störningssituationer under normala förhållanden och för undantagsförhållanden samt inom sitt verksamhetsområde främja samhällets allmänna beredskap för störningssituationer under normala förhållan-

Gällande lydelse

den och för undantagsförhållanden, samt

11) slå vakt om och sköta kulturhistoriskt värdefulla fastighetsobjekt, kulturmiljöer och kulturoegendom som verket har i sin besittning.

Trafikledsverket deltar i egenskap av sakkunnig i trafik- och farledshållning och innehavare av trafikledsegendom i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder som gäller trafiknäten samt i markanvändnings-samarbetet. Verket deltar också i samordningen av trafiken och markanvändningen och i uppgörandet av riksomfattande planer för trafiksystemen och i den regionala trafiksystemplaneringen tillsammans med *landskapsförbunden*, kommunerna, stadsregionerna och andra aktörer.

Verket får dessutom

1) inom ramen för sina befogenheter ingå sådana internationella överenskommelser av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen, och

2) delta i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde,

Verket ska även sörja för andra sådana uppgifter inom sitt verksamhetsområde som det har enligt särskilda bestämmelser.

6 §

Överföring av vissa uppgifter

Trafikledsverket får till privata eller offentliga tjänsteleverantörer föra över sådana dokumentserviceuppgifter, rådgivningstjänster, förvaltningstjänster, biträdande fältuppgifter och uppgifter i anslutning till markförvärv och inlösen som inte innebär utövande av beslutanderätt.

(Nytt 2 mom.)

Föreslagen lydelse

den och för undantagsförhållanden, samt

11) slå vakt om och sköta kulturhistoriskt värdefulla fastighetsobjekt, kulturmiljöer och kulturoegendom som verket har i sin besittning.

Trafikledsverket deltar i egenskap av sakkunnig i trafik- och farledshållning och innehavare av trafikledsegendom i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder som gäller trafiknäten samt i markanvändnings-samarbetet. Verket deltar också i samordningen av trafiken och markanvändningen och i uppgörandet av riksomfattande planer för trafiksystemen och i den regionala trafiksystemplaneringen tillsammans med *landskapen*, kommunerna, stadsregionerna och andra aktörer.

Verket får dessutom

1) inom ramen för sina befogenheter ingå sådana internationella överenskommelser av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen, och

2) delta i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde,

Verket ska även sörja för andra sådana uppgifter inom sitt verksamhetsområde som det har enligt särskilda bestämmelser.

6 §

Överföring av vissa uppgifter

Trafikledsverket får till privata eller offentliga tjänsteleverantörer föra över sådana dokumentserviceuppgifter, rådgivningstjänster, förvaltningstjänster, biträdande fältuppgifter och uppgifter i anslutning till markförvärv och inlösen som inte innebär utövande av beslutanderätt.

Trafikledsverket får med landskapet avtala om överföring av sådana uppgifter som rör tillstånd inom väghållningen till landskapet eller väghållningsområdet, om tillståndsärendet gäller

1) arbete på vägområde,

2) användningen av vägområde eller konstruktioner, anläggningar och anordningar på vägområdet för andra ändamål än landsvägsändamål,

3) tillstånd för anslutning,

4) tillstånd för reklam invid vägar,

Gällande lydelse

(Nytt 3 mom.)

Tjänsteleverantören ska ha tillräckliga tekniska förutsättningar och tillräcklig kompetens för att sköta de uppgifter som avses i 1 mom. På den som utför uppgifterna tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförande av uppgifter enligt denna paragraf. Bestämmelser om skadestånd finns i skadeståndslagen (412/1974).

Föreslagen lydelse

5) försäljningsverksamhet invid landsvägar, eller

6) undantagslov för landsvägar under menförestid.

Trafikledsverket får med stöd av ett avtal anförtro landskapet offentliga uppgifter eller överta offentliga uppgifter av landskapet eller kommunen på det sätt som föreskrivs i lagen om flyttning av fordon (828/2008).

Tjänsteleverantören ska ha tillräckliga tekniska förutsättningar och tillräcklig kompetens för att sköta de uppgifter som avses i 1 mom. På den som utför uppgifterna tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförande av uppgifter enligt denna paragraf. Bestämmelser om skadestånd finns i skadeståndslagen (412/1974).

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.

14.

Lag

om ändring av lagen om enskilda vägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras lagen om enskilda vägar (560/2018) 6, 13, 21, 23, 29, 51, 61, 65, 73, 83 och 85–88 §,
som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

6 §

Vägrätt till förmån för annat än en fastighet

Vägrätt till förmån för annat än en fastighet

Om en befintlig väg är viktig för en aktörs näringsidkande eller övriga verksamhet ska vägrätt upplåtas för verksamhetsutövaren, om vägens konstruktion lämpar sig för sådan trafik och om användningen av vägen inte medför betydande olägenhet för någon fastighet, annan registerenhet eller vägdelägare eller orsakar en i 4 § 3 mom. avsedd kränkning av ett allmänt intresse.

Vägrätt för användning av en befintlig väg för allmän trafik kan vid en vägförrättning upplåtas till förmån för staten eller kommunen, om det är viktigt för att ordna trafiken på ett ändamålsenligt sätt och förutsättningarna i 1 mom. uppfylls och om ett vägslag har bildats för skötseln av vägärenden.

Om en befintlig väg är viktig för en aktörs näringsidkande eller övriga verksamhet ska vägrätt upplåtas för verksamhetsutövaren, om vägens konstruktion lämpar sig för sådan trafik och om användningen av vägen inte medför betydande olägenhet för någon fastighet, annan registerenhet eller vägdelägare eller orsakar en i 4 § 3 mom. avsedd kränkning av ett allmänt intresse.

Vägrätt för användning av en befintlig väg för allmän trafik kan vid en vägförrättning upplåtas till förmån för staten, *landskapet* eller kommunen, om det är viktigt för att ordna trafiken på ett ändamålsenligt sätt och förutsättningarna i 1 mom. uppfylls och om ett vägslag har bildats för skötseln av vägärenden.

13 §

13 §

Upphörande av enskild väg och ändring till gata

Upphörande av enskild väg och ändring till gata

En enskild väg eller vägdel upphör när ett gatuhållningsbeslut enligt 86 § 3 mom. i markanvändnings- och bygglagen har fattats om byggande eller förbättring av en gata som förmedlar dess trafik. I gatuhållningsbeslutet ska det fastställas vilka vägar eller vägdelar som ska upphöra. Kommunen ska på begäran lämna vägdelägare och vägslag sådana uppgifter om markanvändningen som den har kännedom om till den del de kan påverka gatuhållningsskyldighetens inträde.

När kommunen har blivit gatuhållningsskyldig för en gata till vilken trafiken på en

En enskild väg eller vägdel upphör när ett gatuhållningsbeslut enligt 86 § 3 mom. i markanvändnings- och bygglagen har fattats om byggande eller förbättring av en gata som förmedlar dess trafik. I gatuhållningsbeslutet ska det fastställas vilka vägar eller vägdelar som ska upphöra. Kommunen ska på begäran lämna vägdelägare och vägslag sådana uppgifter om markanvändningen som den har kännedom om till den del de kan påverka gatuhållningsskyldighetens inträde.

När kommunen har blivit gatuhållningsskyldig för en gata till vilken trafiken på en

Gällande lydelse

enskild väg eller en vägdel är avsedd att överföras, eller när kommunen har börjat bygga en sådan gata, ska kommunen överta väghållningen av den enskilda väg eller vägdel som ändras till gata. En vägdelägare eller ett väglag har rätt att föra frågan om kommunens skyldighet att överta väghållningen till *den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen* för behandling, och myndigheten kan vid vite ålägga kommunen att fullgöra denna skyldighet.

Om det vägområde som hör till den enskilda väg som ska upphöra inte hör till en sådan gata som avses i 1 eller 2 mom., ska 12 § 5 mom. tillämpas.

21 §

Anläggning av väg på eller i närheten av ett område som ingår i nätverket Natura 2000

Om anläggningen av en väg betydligt försämrar de naturvärden på grund av vilka ett område har införlivats eller avses bli införlivat i det i naturvårdslagen avsedda nätverket Natura 2000 och om inga hinder för anläggningen av vägen annars föreligger, ska förrättningsmännen vid förrättningen av enskild väg i samråd med *den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen* sträva efter att finna ett sådant alternativ där olägenheterna blir så små som möjligt på ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som införlivats i nätverket.

Om det inte är möjligt att till skäligena merkostnader anlägga vägen så att användarens behov tillgodoses på ett tillfredställande sätt, är staten, om så yrkas, skyldig att ersätta olägenheten eller lösa in det område för vilket ansökan om bildande av vägrätt har lämnats in.

Bestämmelser om nätverket Natura 2000 i övrigt finns i 10 kap. i naturvårdslagen. Den i 2 mom. avsedda frågan om huruvida den olägenhet som orsakas av att vägen över huvud taget inte kan anläggas ska ersättas eller området ska inlösas handläggs och avgörs enligt 53 § 3 mom. i naturvårdslagen.

23 §

Föreslagen lydelse

enskild väg eller en vägdel är avsedd att överföras, eller när kommunen har börjat bygga en sådan gata, ska kommunen överta väghållningen av den enskilda väg eller vägdel som ändras till gata. En vägdelägare eller ett väglag har rätt att föra frågan om kommunens skyldighet att överta väghållningen till *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* för behandling, och myndigheten kan vid vite ålägga kommunen att fullgöra denna skyldighet.

Om det vägområde som hör till den enskilda väg som ska upphöra inte hör till en sådan gata som avses i 1 eller 2 mom., ska 12 § 5 mom. tillämpas.

21 §

Anläggning av väg på eller i närheten av ett område som ingår i nätverket Natura 2000

Om anläggningen av en väg betydligt försämrar de naturvärden på grund av vilka ett område har införlivats eller avses bli införlivat i det i naturvårdslagen avsedda nätverket Natura 2000 och om inga hinder för anläggningen av vägen annars föreligger, ska förrättningsmännen vid förrättningen av enskild väg i samråd med *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* sträva efter att finna ett sådant alternativ där olägenheterna blir så små som möjligt på ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som införlivats i nätverket.

Om det inte är möjligt att till skäligena merkostnader anlägga vägen så att användarens behov tillgodoses på ett tillfredställande sätt, är staten, om så yrkas, skyldig att ersätta olägenheten eller lösa in det område för vilket ansökan om bildande av vägrätt har lämnats in.

Bestämmelser om nätverket Natura 2000 i övrigt finns i 10 kap. i naturvårdslagen. Den i 2 mom. avsedda frågan om huruvida den olägenhet som orsakas av att vägen över huvud taget inte kan anläggas ska ersättas eller området ska inlösas handläggs och avgörs enligt 53 § 3 mom. i naturvårdslagen.

23 §

Gällande lydelse

Hot om tvångsutförande

Den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen kan på ansökan av en vägdelägare, ett väglag eller ägaren till en fastighet som vägrätten gäller förena ett sådant lagakraftvunnet beslut från förrättning av enskild väg eller en sådan lagakraftvunnen dom som har meddelats med stöd av denna lag och som gäller en åtgärd för väghållning med hot om tvångsutförande, om den som är skyldig att utföra åtgärden inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som förelagts vid förrättningen av enskild väg. Om den som är skyldig att utföra åtgärden är ett väglag ska, innan ett beslut om verkställighet av hotet om tvångsutförande fattas, sysslomannen eller bestyrelsen ges tillfälle att bli hörd i saken och, om väghållningsärendet inte behandlats vid väglagets stämma, stämman ges tillfälle att inom viss tid avge utlåtande.

Om den som är skyldig att vidta åtgärder inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som angetts i beslutet om föreläggande av hot om tvångsutförande, ska sökanden för verkställande av hotet om tvångsutförande underrätta den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen om detta. Genom beslutet om verkställande av hotet om tvångsutförande berättigas sökanden eller någon annan fysisk person att utföra eller låta utföra de åtgärder som bestämts vid en förrättning av enskild väg på bekostnad av den som är skyldig att utföra dem.

På hot om tvångsutförande tillämpas i övrigt viteslagen (1113/1990).

29 §

Förbud och begränsning av användning av väg samt avstängning av väg

Väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna kan för andra än vägdelägarna meddela ett förbud mot användningen av vägen för trafik med alla eller vissa slag av motor- eller hästfordon eller begränsa användningen av vägen. Ett sådant förbud eller en sådan begränsning utgör inte något hinder för färd till en vägdelägarers fastighet i lovliga

Föreslagen lydelse

Hot om tvångsutförande

Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet kan på ansökan av en vägdelägare, ett väglag eller ägaren till en fastighet som vägrätten gäller förena ett sådant lagakraftvunnet beslut från förrättning av enskild väg eller en sådan lagakraftvunnen dom som har meddelats med stöd av denna lag och som gäller en åtgärd för väghållning med hot om tvångsutförande, om den som är skyldig att utföra åtgärden inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som förelagts vid förrättningen av enskild väg. Om den som är skyldig att utföra åtgärden är ett väglag ska, innan ett beslut om verkställighet av hotet om tvångsutförande fattas, sysslomannen eller bestyrelsen ges tillfälle att bli hörd i saken och, om väghållningsärendet inte behandlats vid väglagets stämma, stämman ges tillfälle att inom viss tid avge utlåtande.

Om den som är skyldig att vidta åtgärder inte har vidtagit behövliga åtgärder inom den tidsfrist som angetts i beslutet om föreläggande av hot om tvångsutförande, ska sökanden för verkställande av hotet om tvångsutförande underrätta Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet om detta. Genom beslutet om verkställande av hotet om tvångsutförande berättigas sökanden eller någon annan fysisk person att utföra eller låta utföra de åtgärder som bestämts vid en förrättning av enskild väg på bekostnad av den som är skyldig att utföra dem.

På hot om tvångsutförande tillämpas i övrigt viteslagen (1113/1990).

29 §

Förbud och begränsning av användning av väg samt avstängning av väg

Väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna kan för andra än vägdelägarna meddela ett förbud mot användningen av vägen för trafik med alla eller vissa slag av motor- eller hästfordon eller begränsa användningen av vägen. Ett sådant förbud eller en sådan begränsning utgör inte något hinder för färd till en vägdelägarers fastighet i lovliga

Gällande lydelse

ärenden och hindrar inte en vägdelägare eller, om vägdelägarna bildar ett väglag, syssломannen eller bestyrelsen att bevilja ett i 28 § avsett tillstånd för tillfällig användning av vägen, om det finns vägande skäl till det. Bestämmelser om förbud mot eller begränsning av användningen av vägar som får bidrag för väghållningen från staten eller kommunen finns i 85 §.

Förbud eller begränsningar som avses i 1 mom. ska tillkännages genom att ett behörigt vägmärke eller en annan trafikordning sätts upp invid vägen.

En fastighetsägare får inte placera ut en avstängningsanordning vid en enskild väg på sin fastighet, om inte väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna samtycker till det. Om samtycke till en avstängningsanordning inte ges, kan fastighetsägaren emellertid vid en förrättning av enskild väg beviljas rätt att placera ut en avstängningsanordning om det är behövligt på grund av den olägenhet som trafiken medför för fastighetens användning, på grund av trafiksäkerheten eller av andra särskilda skäl. Den som placerar ut en avstängningsanordning ska se till att vägdelägarna har möjlighet att använda vägen trots avstängningsanordningen. Bestämmelser om avstängning av vägar som får bidrag för väghållningen från staten eller kommunen finns i 85 §.

51 §

Väglagets stadgar

Väglaget kan upprätta stadgar om sin förvaltning och övriga verksamhet. I väglagets stadgar ska åtminstone väglagets namn, hemort och organ anges. Stadgarna får avvika från bestämmelserna i denna lag, om det är särskilt tillåtet. I andra frågor som ska bestämmas i väglagets stadgar ska det som föreskrivs i denna lag iakttas.

Om väglagets stadgar avviker från bestämmelserna i denna lag, krävs det att väglaget antar stadgarna enhälligt. I annat fall räcker ett majoritetsbeslut.

Väglagets stadgar får inte kränka de rättigheter vägdelägare har enligt denna lag eller

Föreslagen lydelse

ärenden och hindrar inte en vägdelägare eller, om vägdelägarna bildar ett väglag, syssломannen eller bestyrelsen att bevilja ett i 28 § avsett tillstånd för tillfällig användning av vägen, om det finns vägande skäl till det. Bestämmelser om förbud mot eller begränsning av användningen av vägar som får bidrag för väghållningen från staten, *landskapet* eller kommunen finns i 85 §.

Förbud eller begränsningar som avses i 1 mom. ska tillkännages genom att ett behörigt vägmärke eller en annan trafikordning sätts upp invid vägen.

En fastighetsägare får inte placera ut en avstängningsanordning vid en enskild väg på sin fastighet, om inte väglaget eller, om ett sådant inte har bildats, vägdelägarna samtycker till det. Om samtycke till en avstängningsanordning inte ges, kan fastighetsägaren emellertid vid en förrättning av enskild väg beviljas rätt att placera ut en avstängningsanordning om det är behövligt på grund av den olägenhet som trafiken medför för fastighetens användning, på grund av trafiksäkerheten eller av andra särskilda skäl. Den som placerar ut en avstängningsanordning ska se till att vägdelägarna har möjlighet att använda vägen trots avstängningsanordningen. Bestämmelser om avstängning av vägar som får bidrag för väghållningen från staten, *landskapet* eller kommunen finns i 85 §.

51 §

Väglagets stadgar

Väglaget kan upprätta stadgar om sin förvaltning och övriga verksamhet. I väglagets stadgar ska åtminstone väglagets namn, hemort och organ anges. Stadgarna får avvika från bestämmelserna i denna lag, om det är särskilt tillåtet. I andra frågor som ska bestämmas i väglagets stadgar ska det som föreskrivs i denna lag iakttas.

Om väglagets stadgar avviker från bestämmelserna i denna lag, krävs det att väglaget antar stadgarna enhälligt. I annat fall räcker ett majoritetsbeslut.

Väglagets stadgar får inte kränka de rättigheter vägdelägare har enligt denna lag eller likabehandlingen av vägdelägarna. Alla väg-

Gällande lydelse

likabehandlingen av vägdelägarna. Alla vägdelägare har rätt att på begäran få en kopia av väglagets stadgar av sysslomannen eller bestyrelsens ordförande.

Vägdelägare har rätt att begära att stadgarna ska behandlas och granskas av väglagsstämman.

Stadgarna träder i kraft genom en anteckning om godkännande av stadgarna i fastighetsdatasystemet.

61 §

Samman kallande av väglagets stämma

Väglagsstämman sammankallas av sysslomannen eller bestyrelsen eller av någon annan i väglagets stadgar angiven aktör. En skriftlig kallelse till stämman ska sändas till varje vägdelägare vars postadress är känd för väglaget eller som har meddelat väglaget en e-postadress eller någon annan datakommunikationsförbindelse för sändande av kallelsen. I väglagets stadgar kan det även bestämmas om andra kompletterande sätt att informera om tidpunkten för väglagets stämma. Kallelsen ska tillställas vägdelägarna tidigast två månader och senast två veckor före stämman. I väglagets stadgar kan den kortare tidsfristen förlängas och den längre förkortas.

I kallelsen till en årsstämma ska förslaget till debiteringslängd nämnas, likaså sådana ärenden av betydelse för väghållningen som ska avgöras vid stämman. Väglagets stadgar ska sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen. I kallelsen till en extra stämma ska de ärenden nämnas som avgörs vid stämman. Förslaget till debiteringslängd ska under minst två veckor före stämman hållas framlagt för vägdelägarna på en i kallelsen angiven plats eller sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen.

Vägdelägarna ska ges möjlighet att bekanta sig med de protokoll som efter den senaste årsstämman upprättats över de möten väglagets organ hållit och de beslut organen fattat. Protokollen ska under minst två veckor före stämman hållas framlagda för vägdelägarna på en i kallelsen angiven plats.

Om sysslomannen eller bestyrelsen eller

Föreslagen lydelse

delägare har rätt att på begäran få en kopia av väglagets stadgar av sysslomannen eller bestyrelsens ordförande.

Vägdelägare har rätt att begära att stadgarna ska behandlas och granskas av väglagsstämman.

Stadgarna träder i kraft genom en anteckning om godkännande av stadgarna i fastighetsdatasystemet *och de gällande stadgarna har lämnats in till registret över enskilda vägar.*

61 §

Samman kallande av väglagets stämma

Väglagsstämman sammankallas av sysslomannen eller bestyrelsen eller av någon annan i väglagets stadgar angiven aktör. En skriftlig kallelse till stämman ska sändas till varje vägdelägare vars postadress är känd för väglaget eller som har meddelat väglaget en e-postadress eller någon annan datakommunikationsförbindelse för sändande av kallelsen. I väglagets stadgar kan det även bestämmas om andra kompletterande sätt att informera om tidpunkten för väglagets stämma. Kallelsen ska tillställas vägdelägarna tidigast två månader och senast två veckor före stämman. I väglagets stadgar kan den kortare tidsfristen förlängas och den längre förkortas.

I kallelsen till en årsstämma ska förslaget till debiteringslängd nämnas, likaså sådana ärenden av betydelse för väghållningen som ska avgöras vid stämman. Väglagets stadgar ska sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen. I kallelsen till en extra stämma ska de ärenden nämnas som avgörs vid stämman. Förslaget till debiteringslängd ska under minst två veckor före stämman hållas framlagt för vägdelägarna på en i kallelsen angiven plats eller sändas till vägdelägarna som bilaga till kallelsen.

Vägdelägarna ska ges möjlighet att bekanta sig med de protokoll som efter den senaste årsstämman upprättats över de möten väglagets organ hållit och de beslut organen fattat. Protokollen ska under minst två veckor före stämman hållas framlagda för vägdelägarna på en i kallelsen angiven plats.

Om sysslomannen eller bestyrelsen eller

Gällande lydelse

någon annan i väglagets stadgar angiven aktör underlåter att sammankalla årsstämma eller vägrar att kalla vägdelägarna till extra stämma, kan stämman på ansökan av en vägdelägare hållas under ledning av en förrättningsingenjör i samband med förrättning av enskild väg, eller så kan *den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen* på ansökan av en vägdelägare, efter att ha gett sysslomannen eller bestyrelsen tillfälle att bli hörd, berättiga sökanden att kalla vägdelägarna till stämma på det sätt som föreskrivs i 1 mom.

Vad som i 1–3 mom. föreskrivs om vägdelägare gäller även andra sakägare vars ärenden behandlas på väglagets stämma.

65 §

Klander av väglagets beslut

En vägdelägare eller annan sakägare har rätt att klandra ett beslut av väglagsstämman eller den konstituerande stämman genom talan mot väglaget, om

- 1) procedurbestämmelserna i denna lag eller i väglagets stadgar inte har iakttagits vid behandlingen av ett ärende,
- 2) beslutet strider mot denna lag eller väglagets stadgar,
- 3) beslutet kränker hans eller hennes rättigheter eller vägdelägarnas likställighet.

Genom en dom med anledning av en klandertalan kan ett beslut förklaras ogiltigt eller ändras på yrkande av käranden. Beslutet kan ändras endast om det kan konstateras vilket innehåll det borde ha haft.

Klandertalan mot väglaget ska väckas vid den tingsrätt som fungerar som jorddomstol inom tre månader från det att beslutet fattades. Behörig tingsrätt är den tingsrätt som är jorddomstol inom vars domkrets den aktuella vägen är belägen. Om vägen är belägen inom två eller flera jorddomstolskretsar avgörs ärendet av den tingsrätt som är jorddomstol inom vars domkrets största delen av den väg som ärendet gäller är belägen.

Om beslutet gäller en sådan sakägares rätt som inte är vägdelägare och som inte varit

Föreslagen lydelse

någon annan i väglagets stadgar angiven aktör underlåter att sammankalla årsstämma eller vägrar att kalla vägdelägarna till extra stämma, kan stämman på ansökan av en vägdelägare hållas under ledning av en förrättningsingenjör i samband med förrättning av enskild väg, eller så kan *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* på ansökan av en vägdelägare, efter att ha gett sysslomannen eller bestyrelsen tillfälle att bli hörd, berättiga sökanden att kalla vägdelägarna till stämma på det sätt som föreskrivs i 1 mom.

Vad som i 1–3 mom. föreskrivs om vägdelägare gäller även andra sakägare vars ärenden behandlas på väglagets stämma.

65 §

Klander av väglagets beslut

En vägdelägare eller annan sakägare har rätt att klandra ett beslut av väglagsstämman eller den konstituerande stämman genom talan mot väglaget, om

- 1) procedurbestämmelserna i denna lag eller i väglagets stadgar inte har iakttagits vid behandlingen av ett ärende,
- 2) beslutet strider mot denna lag eller väglagets stadgar,
- 3) beslutet kränker hans eller hennes rättigheter eller vägdelägarnas likställighet.

Genom en dom med anledning av en klandertalan kan ett beslut förklaras ogiltigt eller ändras på yrkande av käranden. Beslutet kan ändras endast om det kan konstateras vilket innehåll det borde ha haft.

Klandertalan mot väglaget ska väckas vid den tingsrätt som fungerar som jorddomstol inom tre månader från det att beslutet fattades. Behörig tingsrätt är den tingsrätt som är jorddomstol inom vars domkrets den aktuella vägen är belägen. Om vägen är belägen inom två eller flera jorddomstolskretsar avgörs ärendet av den tingsrätt som är jorddomstol inom vars domkrets största delen av den väg som ärendet gäller är belägen. *Om tingsrättsens domförhet föreskrivs i 2 kap. i rättegångsbalken. Jordrättsingenjören kan delta i beredningen av ärendet.*

Om beslutet gäller en sådan sakägares rätt som inte är vägdelägare och som inte varit

Gällande lydelse

närvarande vid den stämma där beslutet fattades, har sakägaren rätt att väcka klandertalan inom tre månader från den dag då han eller hon bevisligen fick del av beslutet. Om det med anledning av beslutet har framställts ett i 64 § avsett rättelseyrkande, har vägdelägare och andra sakägare dock rätt att väcka talan mot väglaget vid tingsrätten inom 30 dagar från delfäendet av det beslut som meddelats med anledning av rättelseyrkandet.

73 §

Ansökan om förrättning av enskild väg

Ansökan om förrättning av enskild väg görs skriftligen hos Lantmäteriverket. Om en förrättning av enskild väg i sin helhet gäller ett detaljplaneområde för vilket kommunen för fastighetsregister i enlighet med 5 § i fastighetsregisterlagen, ska ansökan göras hos kommunens fastighetsregisterförare.

Ansökan om förrättning av enskild väg kan göras av vägdelägare, ägare och delägare till en fastighet eller annan registerenhet, delägare i ett gemensamt område, en näringsidkare som avses i 6 § eller annan i den paragrafen avsedd aktör, det väglag vars väg ärendet gäller, samt kommunen, *den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen* eller staten. Ansökan om förrättning av enskild väg för att utreda en vägs läge och bredd samt de rättigheter som gäller för vägen kan även göras av en innehavare av särskilda rättigheter som hänför sig till fastigheten. Lantmäteriverket eller en annan fastighetsregisterförare kan inleda en förrättning av enskild väg utan ansökan i sådana fall som avses i 283 § i fastighetsbildningslagen.

Av ansökan ska framgå

- 1) vilken åtgärd som söks och vid behov grunden för ansökan,
- 2) vilka fastigheter eller vilket område förrättningen är avsedd att gälla,
- 3) den sökandes namn och adress,
- 4) andra sakägare som den sökande känner till,
- 5) väglagets syssloman eller minst en ordinarie medlem av bestyrelsen om ansökan gäller en väg vars delägare bildar ett väglag, och

Föreslagen lydelse

närvarande vid den stämma där beslutet fattades, har sakägaren rätt att väcka klandertalan inom tre månader från den dag då han eller hon bevisligen fick del av beslutet. Om det med anledning av beslutet har framställts ett i 64 § avsett rättelseyrkande, har vägdelägare och andra sakägare dock rätt att väcka talan mot väglaget vid tingsrätten inom 30 dagar från delfäendet av det beslut som meddelats med anledning av rättelseyrkandet.

73 §

Ansökan om förrättning av enskild väg

Ansökan om förrättning av enskild väg görs skriftligen hos Lantmäteriverket. Om en förrättning av enskild väg i sin helhet gäller ett detaljplaneområde för vilket kommunen för fastighetsregister i enlighet med 5 § i fastighetsregisterlagen, ska ansökan göras hos kommunens fastighetsregisterförare.

Ansökan om förrättning av enskild väg kan göras av vägdelägare, ägare och delägare till en fastighet eller annan registerenhet, delägare i ett gemensamt område, en näringsidkare som avses i 6 § eller annan i den paragrafen avsedd aktör, det väglag vars väg ärendet gäller, samt kommunen, *Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet* eller staten. Ansökan om förrättning av enskild väg för att utreda en vägs läge och bredd samt de rättigheter som gäller för vägen kan även göras av en innehavare av särskilda rättigheter som hänför sig till fastigheten. Lantmäteriverket eller en annan fastighetsregisterförare kan inleda en förrättning av enskild väg utan ansökan i sådana fall som avses i 283 § i fastighetsbildningslagen.

Av ansökan ska framgå

- 1) vilken åtgärd som söks och vid behov grunden för ansökan,
- 2) vilka fastigheter eller vilket område förrättningen är avsedd att gälla,
- 3) den sökandes namn och adress,
- 4) andra sakägare som den sökande känner till,
- 5) väglagets syssloman eller minst en ordinarie medlem av bestyrelsen om ansökan gäller en väg vars delägare bildar ett väglag, och

Gällande lydelse

6) sökandens samt dennes lagliga företrädares eller ombuds telefonnummer och den adress och e-postadress till vilken meddelanden om förrättningen ska sändas.

83 §

Statsunderstöd

Staten kan årligen inom ramen för anslaget för ändamålet i fråga i statsbudgeten bevilja understöd till väglag för rådgivning och vägledning och för produktion av material och tjänster till stöd för dessa samt för underhållet av en enskild väg, förutsatt att det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen. En förutsättning är dessutom att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade, i enlighet med vad som förutsätts i 50 §.

(Nytt 2 mom.)

Beslut om beviljande och indragning av statsunderstöd fattas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen inom vars verksamhetsområde vägen eller största delen av vägen finns.

Närmare bestämmelser om fördelning av anslaget för statsunderstöd får vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

85 §

Tillåtande av trafik på väg som får understöd

Om staten eller kommunen med stöd av denna eller någon annan lag understöder väglaget eller vägdelägarna gemensamt vid un-

Föreslagen lydelse

6) sökandens samt dennes lagliga företrädares eller ombuds telefonnummer och den adress och e-postadress till vilken meddelanden om förrättningen ska sändas.

83 §

Statsunderstöd

Landskapet kan årligen bevilja understöd till väglag för rådgivning och vägledning och för produktion av material och tjänster till stöd för dessa samt för underhållet av en enskild väg, förutsatt att det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen. En förutsättning är dessutom att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade, i enlighet med vad som förutsätts i 50 §. *Landskapet kan bevilja understöd för underhållet av färjesträckor på enskilda vägar som en del av skötseln av planeringen och ordnandet av skärgårdstrafiken i enlighet med 6 § 2 mom. i landskapslagen (/).*

Bedömningen av om understödsanslaget är tillräckligt görs enligt landskapens fullmäktigeperioder. Vid bedömningen granskas behovet av statsunderstöd till enskilda vägar, de effekter som uppnåtts med understöden, den utveckling som förväntas samt deras förhållande till utvecklingen av den offentliga ekonomin.

Beslut om beviljande och indragning av statsunderstöd fattas av *det landskapet* inom vars verksamhetsområde vägen eller största delen av vägen finns.

Närmare bestämmelser om fördelning av anslaget för statsunderstöd får vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

85 §

Tillåtande av trafik på väg som får understöd

Om staten, *landskapet* eller kommunen med stöd av denna eller någon annan lag understöder väglaget eller vägdelägarna gemen-

Gällande lydelse

derhållet av en väg, får användningen av vägen för annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna inte förbjudas eller vägen stängas av under den period som understödet avser. Detsamma gäller en väg för vars underhåll kommunen svarar på sin bekostnad. Uttag av avgift med stöd av 28 § för användning av vägen kan förbjudas i beslutet om understöd för underhåll av vägen.

Om annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna orsakar fastighetens eller registerenhetens ägare eller trafiksäkerheten avsevärd olägenhet, kan med kommunens samtycke trafik som gagnar andra än vägdelägarna förbjudas eller begränsas på en väg för vars underhåll det beviljas understöd eller en sådan väg stängas av. Innan kommunen ger sitt samtycke ska den begära utlåtande av *den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen*.

Om staten eller kommunen med stöd av denna eller någon annan lag understöder väglaget eller vägdelägarna gemensamt vid anläggningen av en väg, eller vägen har anlagts helt eller delvis med kommunens medel, ska vad som i denna paragraf föreskrivs om användning av vägen för annan verksamhet eller trafik än sådan som gagnar vägdelägarna iakttas i tio år efter det att den sista bidragsposten har lyfts eller kommunen har avslutat sitt vägarbete.

86 §

Förbud mot betalning av skuld med understöd

Understöd som beviljats av statens eller kommunens medel får inte utmätas för betalning av skuld.

87 §

Tillämpning av statsunderstödslagen

På de statsunderstöd som avses i detta kapitel tillämpas i övrigt statsunderstödslagen (688/2001).

Föreslagen lydelse

samt vid underhållet av en väg, får användningen av vägen för annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna inte förbjudas eller vägen stängas av under den period som understödet avser. Detsamma gäller en väg för vars underhåll kommunen svarar på sin bekostnad. Uttag av avgift med stöd av 28 § för användning av vägen kan förbjudas i beslutet om understöd för underhåll av vägen.

Om annan trafik än sådan som gagnar vägdelägarna orsakar fastighetens eller registerenhetens ägare eller trafiksäkerheten avsevärd olägenhet, kan med kommunens samtycke trafik som gagnar andra än vägdelägarna förbjudas eller begränsas på en väg för vars underhåll det beviljas understöd eller en sådan väg stängas av. Innan kommunen ger sitt samtycke ska den begära utlåtande av *landskapet*.

Om staten, *landskapet* eller kommunen med stöd av denna eller någon annan lag understöder väglaget eller vägdelägarna gemensamt vid anläggningen av en väg, eller vägen har anlagts helt eller delvis med kommunens medel, ska vad som i denna paragraf föreskrivs om användning av vägen för annan verksamhet eller trafik än sådan som gagnar vägdelägarna iakttas i tio år efter det att den sista bidragsposten har lyfts eller kommunen har avslutat sitt vägarbete.

86 §

Förbud mot betalning av skuld med understöd

Understöd som beviljats av statens, *landskapets* eller kommunens medel får inte utmätas för betalning av skuld.

87 §

Tillämpning av statsunderstödslagen

På de statsunderstöd som avses i detta kapitel tillämpas dessutom statsunderstödslagen (688/2001), *om inte något annat föreskrivs i denna eller i någon annan lag. På understöd som beviljats av landskapet tillämpas dock enbart statsunderstödslagens 2 kap. som gäl-*

Gällande lydelse

88 §

Ändringssökande

(Nytt 1 mom.)

Ändring i beslut som gäller statsunderstöd som delas ut av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen får sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Behörig förvaltningsdomstol är den inom vars domkrets den enskilda vägen finns.

Närings-, trafik- och miljöcentralen får söka ändring i ett i 85 § 2 mom. avsett beslut om samtycke av kommunen.

Föreslagen lydelse

ler grunderna för beviljande av statsunderstöd, 3 kap. som gäller beviljande och utbetalning av statsunderstöd, 4 kap. som gäller användning av statsunderstöd och övervakningen därav, 5 kap. som gäller återbetalning och återkrav av statsunderstöd, 6 kap. som gäller information och utlämnande av uppgifter samt 33 § som gäller delgivning.

88 §

Ändringssökande

I ett beslut som gäller statsunderstöd får begäras omprövning på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2004).

Det beslut som meddelas med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Behörig förvaltningsdomstol är den inom vars domkrets den enskilda vägen finns. Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Landskapet får söka ändring i ett i 85 § 2 mom. avsett beslut om samtycke av kommunen.

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas särskilt genom lag.
