

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny banlag som gäller planering, byggande, underhåll och nedläggning av järnvägar. Ändringar som följer av banlagen skall göras i lagen om inlösningsstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön, i markanvändnings- och bygglagen samt i 9 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter.

Det föreslås att bannätet skall delas in i ett stomnät och det övriga bannätet. Stomnätet skall bestå av banor för snabb persontrafik och tung godstrafik. Banorna är av nationell betydelse och betjänar dessutom långväga trafik mellan landskapen. Nya plankorsningar skall inte få byggas på stomnätet.

I lagen föreslås planeringsbestämmelser som baserar sig på samordning av planeringen och områdesanvändningen och på växelverkan. Innan en järnväg byggs skall en utredningsplan och en järnvägsplan godkännas. Utredningsplanen och järnvägsplanen är administrativa beslut som

får överklagas av sakägarna. Med stöd av beslutet om godkännande av järnvägsplanen skall banhållaren kunna inleda en inlösningsförrättning som benämns järnvägsförrättning. Det behövs inget separat inlösningsstillstånd.

Användningen av områden utanför järnvägsområdet skall få begränsas av säkerhetsskäl. I järnvägsplanen skall det kunna anvisas skydds- och frisiktsområden där växtlighet skall få avlägsnas och där det skall vara förbjudet att hålla byggnader.

Järnvägsområden skall förvärfvas och ersättningar bestämmas i samband med järnvägsförrättning.

I lagen föreslås också bestämmelser om nedläggning av järnvägar. Nedläggningen skall anges genom en järnvägsplan, där banhållaren också åläggs att vidta behövliga återställande åtgärder.

Banlagen och de lagändringar som har samband med den avses träda i kraft tidigast ett halvt år och senast ett år efter det att lagarna har antagits och blivit stadfästa.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING	4
1. Inledning.....	4
2. Nuläge.....	5
2.1. Lagstiftning och praxis.....	5
Grundlagen	5
Järnvägslagen.....	5
Lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter.....	6
Markanvändnings- och bygglagen.....	6
Landsvägslagen.....	7
Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.....	7
Lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program.....	7
2.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet	7
Sverige	7
Norge.....	8
Nederländerna	8
Frankrike.....	8
2.3. Bedömning av nuläget	8
Stomleder.....	8
Århuskonventionen.....	9
Inlösningsförfarande.....	9
Inskränkningar invid järnvägar.....	9
Plankorsningar	9
Nedläggning av banor.....	10
3. Målsättning och de viktigaste förslagen.....	10
3.1. Målsättning	10
3.2. De viktigaste förslagen.....	10
4. Propositionens konsekvenser	11
4.1. Ekonomiska konsekvenser	11
4.2. Konsekvenser i fråga om organisation och personal	12
4.3. Konsekvenser för miljön.....	12
4.4. Konsekvenser för medborgarna.....	12
4.5. Konsekvenser för trafiksäkerheten	12
4.6. Konsekvenser för utvecklandet av regionerna.....	13
4.7. Konsekvenser för företagen.....	13
5. Beredningen av propositionen.....	13
5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial	13
5.2. Remissyttranden.....	13
DETALJMOTIVERING	15
1. Lagförslag	15
1.1. Banlagen.....	15
1 kap. Allmänna bestämmelser	15

2 kap. Planering av järnväg	18
4 kap. Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför järnvägsområdet	33
5 kap. Förvärv av områden samt ersättningar	34
6 kap. Nedläggning av järnväg och indragning av dess biområde	45
7 kap. Särskilda bestämmelser	47
8 kap. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	51
1.2. Lagen om ändring av 2 § i lagen om inlösningsstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön	52
1.3. Lagen om ändring av markanvändnings- och bygglagen	52
1.4. Lagen om ändring av 9 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter	52
2. Närmare bestämmelser och föreskrifter	52
3. Ikraftträdande	52
4. Lagstiftningsordning	53
Äganderätt	53
Ansvar för miljön	53
Rättsskydd	54
LAGFÖRSLAGEN	55
om ändring av 2 § i lagen om inlösningsstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön	78
om ändring av markanvändnings- och bygglagen	79
om ändring av 9 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter	80
BILAGA	81
PARALLELLTEXTER	81
om ändring av 2 § i lagen om inlösningsstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön	81
om ändring av markanvändnings- och bygglagen	82
om ändring av 9 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter	84

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Bannätet utgör ett av de viktigaste fundamenten för trafiksystemet. Genom banhållning förbättras verksamhetsbetingelserna för järnvägstrafiken som en konkurrenskraftig, trygg och miljövänlig trafikform. Järnvägarna har en fem procents marknadsandel av persontrafiken och en ca 25 procents marknadsandel av godstrafiken i Finland. Marknadsandelen för godstrafik är hög i europeiskt perspektiv, men när det gäller persontrafiken är järnvägarnas marknadsandel lägre än medelvärdet för de 25 EU-länderna.

I vårt land transporteras årligen nästan 45 miljoner ton gods på järnväg, och den genomsnittliga transportsträckan rör sig kring 230 km. Inom persontrafiken görs årligen ca 60 miljoner resor, och den genomsnittliga färden är 55,7 km.

Vid utgången av 2005 är bannätet i Finland 5 905 km långt, varav 3 047 km består av elektrifierade banor. Två- eller flerspåriga banor uppgår till ca 600 bankilometer. Det finns ca 1 000 km privata spåranläggningar och drygt 10 km privatspår. Det finns 675 km banor som medger snabb trafik (160–200 km/h). En axelbelastning om 25 ton tillåts på 372 km järnväg. För största delen av bannätet gäller att hastighetsnivån för persontrafik är 120–140 km/h och den största tillåtna axelbelastningen är 22,5 ton.

Vid utgången av 2005 uppgick bokföringsvärdet för banegendomen till 2 977 miljoner euro. Bokföringsvärdet ger dock inte en korrekt bild av tillgångarnas storlek, eftersom återanskaffningspriset för det nuvarande bannätet är betydligt högre än bokföringsvärdet.

Järnvägstrafikens servicekapacitet består av helheten av banhållning och trafik. För konkurrenskraftiga järnvägar förutsätts att persontrafiken är punktlig och snabb, att

godstrafiken är smidig och har bärförmåga.

Järnvägsförvaltningen omorganiserades i Finland 1995, då Banförvaltningscentralen inrättades som banhållarorganisation. Statsjärnvägarna bolagiserades genom att VR-koncernen bildades. Koncernen består av VR-Group Ab med dotterbolagen VR Aktiebolag, som ansvarar för trafiken, och Oy VR-Rata Ab, som är verksam som entreprenör. VR-Group Ab har fortfarande hand om vissa myndighetsuppgifter inom järnvägstrafiken enligt beställning från Banförvaltningscentralen, t.ex. trafikledningstjänster, utbildning samt järnvägstrafikrelaterade frågor i anslutning till trafiken mellan Finland och Ryssland. Järnvägsverket, som har hand om säkerhetsfrågor på järnväg, inleder sin verksamhet i september 2006.

Riksdagen styr banhållningen genom årliga budgetbeslut, genom vilka Banförvaltningscentralen beviljas anslag som behövs för banhållningen. De senaste åren har anslagen uppgått till 450–550 miljoner euro, varav ca 130 miljoner euro årligen har anvisats för skötsel och drift och 100–140 miljoner euro för reinvesteringar. Förfarandet med tilläggsbudgetar är problematiskt med tanke på en ändamålsenlig finansiering av banhållningen. Enligt förfarandet har tilläggsfinansiering för reinvesteringar ofta beviljats först mot slutet av året, dvs. efter det att den egentliga byggsäsongen är förbi.

VR-Group Ab betalar årligen ca 57 miljoner euro i banavgift till staten. När direktbanan Kervo-Lahtis färdigställts betalar VR-Group staten banskatt i 15 års tid till ett belopp av ca 4 miljoner euro per år som investeringsavgift för utnyttjandet av det nya banavsnittet. Kommunikationsministeriet köper persontrafik av VR Aktiebolag. Enligt avtal med SAD har VR Aktiebolag hand om närtrafiken i huvudstadsregionen.

Riktlinjerna för banhållningens verksamhets- och ekonomiplaner granskas

årligen. I planen Järnvägstrafiken 2030, som färdigställdes nyligen, har målen och verksamhetslinjerna för banhållningen under de närmaste årtiondena härletts ur de allmänna målen för trafiksystemet. Dessutom har det beretts en vision för banbehoven för de närmaste 50 åren. Grunderna för planeringen av hela trafiken på lång sikt har beskrivits i kommunikationsministeriets publikation "Kohti älykästä ja kestävää liikennettä 2020". Publikationen uppdateras som bäst under rubriken Liikenne 2030 "Uuteen käyttäjälähtöiseen ja innovatiiviseen liikennepolitiikkaan".

De markområden som behövs som banområden förvärvas för Banförvaltningscentralen med äganderätt genom ett förfarande med inlösningsförrättning, där inlösningsstillståndet oftast beviljas av statsrådet.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

Grundlagen

I 2 kap. i den nya grundlagen finns bestämmelser om grundläggande fri- och rättigheter. Till de grundläggande fri- och rättigheterna hör bl.a. rörelsefrihet, egendomsskydd, ansvar för miljön och rättsskydd. Stiftandet av banlagen har beröringspunkter med bestämmelserna om egendomsskydd i 15 § i grundlagen, bestämmelserna om ansvar för miljön i 20 § och bestämmelserna om rättsskydd i 21 §. Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen skall det allmänna verka för att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Det nuvarande planeringssystemet i fråga om järnvägarna är problematiskt i ljuset av grundlagsbestämmelserna när det gäller möjligheterna att delta och påverka. För närvarande har besvärsrätten i fråga om inlösningsstillstånd reglerats genom en separat lag. Enligt 22 § i grundlagen skall det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses.

Banlagens förhållande till de

grundläggande fri- och rättigheterna behandlas i avsnittet om lagstiftningsordningen.

Järnvägslagen

Järnvägslagen (198/2003) som tidigare tillämpades i Finland stiftades utgående från Europeiska unionens första järnvägspaket, och genom lagen genomfördes direktiven i paketet nationellt. Genom denna järnvägslag skapades förutsättningar för flera järnvägsföretag än ett att bedriva verksamhet på bannätet. Genom lagen öppnades dessutom den internationella godstrafiken inom EU för konkurrens i enlighet med kraven enligt järnvägspaketet. Inom den inhemska järnvägstrafiken liksom inom järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland är VR Aktiebolag tillsvidare fortfarande det enda järnvägsföretag som bedriver järnvägstrafik med stöd av koncession. I järnvägslagen bestämdes om bl.a. villkor och koncession för bedrivande av järnvägstrafik, tilldelning av bankapacitet, utnyttjande av bannätet, banavgift, järnvägstrafikens säkerhet och trafikledning.

Inom det transeuropeiska järnvägssystemet är målet att främja järnvägssystemets tekniska driftskompatibilitet genom att fastställa gemensamma tekniska krav för järnvägssystemen i EU-medlemsstaterna genom s.k. driftskompatibilitetsdirektiv för järnvägssystemet (driftskompatibilitetsdirektivet för höghastighetståg 96/8/EG och driftskompatibilitetsdirektivet för konventionella tåg 2001/16/EG) och tekniska specifikationer som utfärdas med stöd av dem. I Finland genomfördes direktiven genom lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (561/2002) och den förordning av statsrådet (765/2002) som utfärdats med stöd av lagen.

I lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004), som trädde i kraft vid ingången av 2005, finns bestämmelser om behörighetsvillkoren och utbildningen för dem som sköter trafiksäkerhetsuppgifter i järnvägssystemet.

En ny järnvägslag (555/2006) trädde i kraft i Finland den 1 september 2006. Genom lagen genomfördes direktiven i EU:s andra

järnvägspaket. Den tidigare järnvägslagen och lagen om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet slogs samman i den nya lagen. Genom den nya järnvägslagen öppnas den nationella godstrafiken på järnväg för konkurrens den 1 januari 2007 i enlighet med kraven i det andra järnvägspaketet. Genom lagen fortsätter de insatser för att skapa jämlika och icke-diskriminerande förutsättningar för konkurrens inom järnvägstrafiken som inleddes genom den tidigare järnvägslagen. Den inhemska persontrafiken och järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland sköts även framdeles uteslutande av VR Aktiebolag. I övrigt ligger lagens tyngdpunkt på utveckling av järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet. Genom lagen skapades en ram för järnvägssystemets säkerhet som omfattar nya element för järnvägssäkerheten i enlighet med gemenskapslagstiftningen i form av gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer. Utöver järnvägsföretagen skall Banförvaltningscentralen ha ett säkerhetsstyrningssystem och ett säkerhetstillstånd som motsvarar det säkerhetsintyg järnvägsföretagen har. Genom en särskild lag inrättades Järnvägsverket som en ny myndighet som svarar för järnvägssäkerheten.

Järnvägstransportlagen (1119/2000) gäller järnvägstransporter som utförs av järnvägsföretag. I lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) bestäms om ersättning för person- och sakskador i spårtrafik.

I Finland finns inte någon särskild lagstiftning om byggande av tunnelbanor (metrospår) eller om tunnelbanetrafik (metrotrafik). Vägtrafiklagen tillämpas på spårvägstrafiken.

Lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter

Enligt 4 § 1 mom. i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977), nedan inlösningslagen, är inlösen möjlig när allmänt behov så kräver. Längsgående inlösnings- och inlösningsområden samt inlösningsområden för

elöverförings- och naturgaslinjer, hör till de viktigaste inlösningsområdena med stöd av lagrummet. Som jämförelse bör det konstateras att landsvägsområden förvärvas genom landsvägsförrättning, där inlösningslagen är tillämplig.

Banhållningsbehov är allmänna behov som avses i inlösningslagen. Under de senaste åren har områden inlösts för uträtningar av banan (ca 1—3 km), förstärkningar av banvallen, byggande av spår för mötande trafik, anläggningar för elöverföring och utbyggnad i liten skala av bangårdar. De inlösta områdena har varierat från några hundra kvadratmeter till några hektar. I snitt har området utgjort ca 2,3 hektar. Beroende på inlösningsobjektets storlek har de inlösta områdena tillhört 1—30 fastigheter.

På banavsnittet Kouvola—Kotka/Fredrikshamn har inlösningsområdet avsett ett nytt banavsnitt. Den nya spårplaneringen är 11 km lång. Den byggdes vid sidan av en existerande spårplanering som spår nummer två. Beaktansvärt vidsträckta områden behövs för ett 63 km långt nytt avsnitt för direktbanan Kervo—Lahtis. På direktbanan har ca 385 hektar områden lösts in med ägande- och nyttjanderätt. Områden som behövs för byggande har lösts in av 424 fastigheter. För hamnbanan till Nordsjö behövs det markområden på 25,8 hektar och bestående nyttjanderätt för byggande av tunnlar på ett område som totalt omfattar 47,6 hektar. Inlösningsområdena för hamnbanan berör inalles 158 fastigheter. Nästa betydande inlösningsområde kommer sannolikt att gälla Ringbanans järnvägsområde i Vanda.

Markanvändnings- och bygglagen

Markanvändnings- och bygglagen (132/1999) inverkar direkt på planeringen och byggandet av järnvägar bl.a. via de riksomfattande målen för områdesanvändningen och planläggningssystemet. Planeringen av trafiksystemet och planeringen av järnvägarna som en del av trafiksystemet hör nära samman med den övriga områdesplaneringen. De riksomfattande mål för områdesanvändningen som statsrådet

godkänt styr ur ett riksperspektiv planeringen av områdesanvändningen i landskapen och kommunerna och sådana åtgärder från de statliga myndigheternas sida som påverkar områdesanvändningen. Vålfungerande förbindelsenät ingår som ett allmänt mål i de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Ett särskilt mål är att trygga bl.a. kontinuiteten i och möjligheterna att utveckla befintliga banor av riksintresse samt möjligheterna att bygga vattenleder av riksintresse.

I samband med planläggning anpassas målen för utveckling av trafiksystemet med andra behov som gäller områdesanvändningen. Vid landskapsplanläggning skall vikt fästas vid bl.a. att arrangemangen för trafik är hållbara med tanke på miljö och ekonomi. Vid generalplanläggning skall beaktas att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken, kan ordnas på ett ändamålsenligt sätt. I detaljplanen skall det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsamt livsmiljö och för reglering av trafiken.

Landsvägslagen

Landsvägslagen (503/2005) trädde i kraft vid ingången av 2006. Lagen är en grundläggande författning om väghållningen i fråga om allmänna vägar. När det gäller landsvägar byggs planeringssystemet upp enligt principen om planering som preciseras stegvis, dvs. från en utredningsplan till en mera detaljerad vägplan. På basis av vägplanen förvärfvas områden för landsvägar genom landsvägsförrättning. I lagen har tagits in bestämmelser om anslutningsarrangemang och ägobyte. I landsvägslagen finns inte några bestämmelser om arrangemangen för korsningar mellan järnvägar och landsvägar.

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Syftet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) är att främja beaktande av miljökonsekvenser vid planering och beslutsfattande. Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projekt som kan ha betydande skadliga

miljökonsekvenser på grund av särdragen i Finlands natur och miljö i övrigt. Byggandet av järnvägar för fjärrtrafik är ett projekt på vilket förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas direkt utifrån förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

Bedömningsförfarandet tillämpas vidare i enskilda fall när ett annat banprojekt eller en väsentlig ändring av ett redan genomfört projekt sannolikt föranleder betydande skadliga miljökonsekvenser som, även med de sammantagna konsekvenserna av olika projekt, till sin natur och omfattning kan jämföras med konsekvenserna av projekt som nämns i förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

Lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program

Lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) trädde i kraft 2005. Lagen gäller bl.a. planer och program för trafiken genom vilka det utformas ramar för beslut om tillstånd och godkännande för olika projekt.

2.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Sverige

I Sverige har lagen om byggande av järnväg gällt sedan 1996. Lagen tillämpas också på tunnelbana och spårväg. Systemet för spårplanering liknar det system som nu föreslås i Finland. I Sverige gäller att den som planerar att bygga järnväg skall genomföra en förstudie och därefter en järnvägsutredning som gäller olika utbyggnadsalternativ. En järnvägsutredning skall innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. Därefter överlämnas järnvägsutredningen till landets regering för prövning av järnvägens tillåtlighet. Utifrån järnvägsutredningen och den sträckning som valts som ett resultat av prövningen av tillåtlighet skall den som genomför järnvägsprojektet upprätta en järnvägsplan som fastställs av Banverket.

Myndigheter, de som saken gäller och organisationer skall höras under alla faser i planeringsprocessen. Markägare har rätt att yttra sig om järnvägsplanen. Banverket fastställer järnvägsplanen, som gäller i fem kalenderår efter fastställelseåret. Den som skall bygga en järnväg har rätt att lösa in de områden som behövs för järnvägen, om inte ett frivilligt avtal kan nås. Det är också möjligt att genomföra ägoreglering.

Norge

I Norge har en lag om byggande och utnyttjande av järnväg gällt sedan 1993. Lagen gäller järnväg, spårväg, tunnelbana, förstadståg och motsvarande färdsätt. Järnvägar planeras och byggs i enlighet med en allmän planerings- och bygglag. Regeringen kan meddela tekniska föreskrifter och godkänner järnvägarna innan de tas i bruk.

Nederländerna

I Nederländerna har en allmän trafikledslag gällt sedan 1994. I lagen bestäms om planeringssystemet för de viktigaste järnvägarna, riksvägarna och farlederna. Planeringssystemet enligt trafikledslagen består av tre faser: inledningspromemoria, linjepromemoria och linjebeslut. Det går att yttra sig om projektet medan linjepromemorian utarbetas. Samtidigt görs en miljökonsekvensbedömning. Linjeplanen fastställs av ministern för kommunikation, allmänna arbeten och vatten. Beredningen genomförs i form av samarbete mellan myndigheter och interaktivt i samråd med dem som saken gäller. När det gäller nationellt viktiga storprojekt som ingår i den nationella trafik- och transportplanen tillämpas ett separat förfarande som inleds direkt med beredning av ett utkast till ett linjebeslut.

Frankrike

Frankrike har inte någon separat lag om byggande av järnvägar, men en lag som styr den nationella trafikplaneringen har gällt sedan 1980-talet. Enligt lagen beslutar staten i samråd med lokalförvaltningen om

trafikplaner på nationell nivå. När det gäller projekt som överskrider en viss storleksklass fattas besluten genom separata förordningar. Under planeringsfasen skall den som genomför ett banprojekt föra förhandlingar och informera om projektets mål, bedöma konsekvenserna och samordna sitt projekt med projekt som faller inom de övriga ministeriernas behörighet. Områden förvärfvas genom frivilliga köp eller inlösen i namn av allmänt intresse.

2.3. Bedömning av nuläget

Stomleder

De nationellt viktiga trafiknäten enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen bildar stommen för rikstäckande och regionala förbindelser. Avsikten är att man inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde skall fastställa det stomnät som bildas av de viktigaste banorna och landsvägarna i Finland. En arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet publicerade sitt betänkande (Stomnäten i de nationellt viktiga trafiknäten inom landstrafiken, kommunikationsministeriets publikationer 43/2006) i september 2006. Stomvägar definieras i 4 § i landsvägslagen. Järnvägarnas stomnät skall bestå av banor för snabb persontrafik och banor för tung godstrafik. När det gäller stomnätet för persontrafik är målet en hastighetsnivå på 160–200 km/h, och när det gäller stomnätet för godstrafik är målet en axelbelastning på 25 ton. För säkerställande av kapaciteten skall det på stombanorna finnas åtminstone ett spår nummer två på alla de banavsnitt som hör till både banor för snabb persontrafik och banor för tung godstrafik. Målet kommer att uppnås stegvis under flera årtionden.

Det förslag som gällde stomleder var en sådan myndighetsplan på vilken lagen om bedömning av miljökonsekvenserna var tillämplig. I fråga om förslaget utreddes utöver miljökonsekvenserna även konsekvenserna för trafiken, den regionala utvecklingen och regionstrukturen samt näringslivet.

Innan kommunikationsministeriet fattar

beslut om stomnäten skall ärendet behandlas förberedelsevis i någon lämplig ministerarbetsgrupp, t.ex. ministerarbetsgruppen för förvaltning och regional utveckling.

Århuskonventionen

När det gäller långsgående projekt – byggande av järnvägar för fjärtrafik, elkraftledningar samt ledningar för gas, olja och kemikalier – uppfyllde inte den tidigare lagstiftningen i Finland förpliktelserna enligt konventionen om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor. I samband med ratificeringen av konventionen reglerades rätten att söka ändring för dem som saken gäller och för registrerade föreningar genom en separat lag, lagen om inlösningsstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön (768/2004, FördrS 124/2004). Lagen trädde i kraft den 30 november 2004. Järnvägarna för fjärtrafik omfattas av tillämpningsområdet för speciallagen. En registrerad förening och en stiftelse som verkar inom verktningsområdet för en järnväg för fjärtrafik och vars syfte är att främja miljöskydd, hälsoskydd eller naturvård har med stöd av speciallagen rätt att anföra besvär över inlösningsstillstånd som meddelats för byggande. Riksdagen förutsatte i sitt uttalande i samband med ratificeringen av Århuskonventionen att regeringen vidtar åtgärder för åstadkommande av lagstiftning om s.k. långsgående projekt där det också kan ingå nödvändiga materiella besvärsgrunder.

Inlösningsförfarande

De områden som behövs som järnvägsområden förvärfvas med stöd av inlösningsstillstånd genom en inlösningsförrättning som utförs av lantmäteriverkets förrättningsingenjör och två gode män som utsetts av kommunen. Inlösningsförrättning är också i dagens läge ett välfungerande och smidigt förfarande, men i samband med förrättningen kan det inte tas tillräcklig hänsyn till alla särdrag som gäller järnvägar.

Inskränkningar invid järnvägar

Undanröjande av trädbestånd i närheten av plankorsningar är i vissa fall ett problem för säkerheten på järnvägar. De som underhåller banorna har i ringa utsträckning ingått avtal om avverkning av träd som finns i närheten av gränsen för det förmodade järnvägsområdet och som eventuellt kan falla på banan eller körtråden. Stormskador är ett problem med tanke på banhållningen. Banhållaren skall kunna ansöka om inlösningsförrättning enligt 3 § 2 punkten i inlösningslagen, om banhållaren kommer att få rätt att begränsa markägarens rätt att nyttja sin fastighet. Det har nästan inte alls sökts om inlösningsförrättningar, eftersom det är en besvärlig och dyr process att i efterhand ansöka om begränsningsrätt för en smal remsa. Det har inte funnits tillräcklig finansiering för förfarandet och det har inte på förhand rått fullständig visshet om att det finns tillräckliga grunder för att rätten skall fås. Den järnvägsplan som föreslås i den nya lagen inrymmer i praktiken i fråga om skyddsområden de handlingar som behövs för ansökan om inlösningsstillstånd enligt 3 § 2 punkten i inlösningslagen.

Plankorsningar

Det finns ca 3 800 plankorsningar på statens bannät och ca 800 på de privata spåranläggningarna. På statens nät är ca 800 plankorsningar försedda med varningsanordningar och på de privata spåranläggningarna ca 90 plankorsningar. Plankorsningar har ersatts med planskilda anslutningar inom ramen för disponibla resurser. Säkerhetsproblemen inom järnvägstrafiken hänför sig uttryckligen till plankorsningarna. En del av problemen kan avhjälpas genom banhållningsåtgärder, men en del av problemen föranleds av bilisternas likgiltiga trafikbeteende.

I jämförelse med de övriga nordiska länderna inträffar det mest plankorsningsolyckor i Finland i proportion till trafiken. Under de senaste åren har antalet plankorsningsolyckor hållits kring 50 och antalet personskador i samband med plankorsningsolyckor har rört sig kring 10—

30 per år. Årligen har det inträffat 10—20 övriga olyckor.

Regleringen av plankorsningar är otillräcklig under nuvarande förhållanden då det inte finns någon lagstiftning. De förfaranden som gäller plankorsningar baserar sig i hög grad på Banförvaltningscentralens anvisningar.

Nedläggning av banor

För närvarande finns det inte några bestämmelser om nedläggning av banor. I samband med uträtningar av banan har det hänt att tidigare järnvägsområden blivit överflödiga med tanke på banhållningen. Sådana områden har kunnat överföras på grannfastigheterna i samband med inlösningsförrättning. Bestämmelserna om överlåtelse av statlig fastighetsförmögenhet har följts i samband med försäljning av överflödiga områden. Bland annat områdena för den tidigare järnvägen till Elisenvaara har sålts genom fastighetsköp till ägarna av de angrensande fastigheterna, vilka har tagit områdena i privat bruk som enskild väg.

3. Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1. Målsättning

Det viktigaste målet är att utforma en sådan lagstiftning om planering och byggande av samt hela livscykeln för järnvägarna i Finland som motsvarar de behov som finns för tillfället och under en överskådlig framtid. Redan i samband med beredningen av landsvägslagen (503/2005) utreddes möjligheterna att använda en gemensam trafikledslag för olika trafikformer, men lagarnas omfattning och behovet av särskild reglering för olika infrastrukturformer medförde att beredningen av en gemensam trafikledslag avstyrdes.

Reglering av planering och byggande av metrotunnlar har fallit utanför arbetet. Bestämmelserna om privata spåranläggningar i banlagen är tillämpliga på snabbspårvägar till den del snabbspårvägarna finns på järnvägsområden.

3.2. De viktigaste förslagen

Planeringen och placeringen av järnvägar är av väsentlig betydelse för områdesplaneringen och markanvändningen. I lagen föreslås därför ett kapitel om planering av järnvägar, 2 kap., där det förutom bestämmelser om banhållningsmyndighetens förfaranden finns bestämmelser om växelverkan mellan myndigheterna, sakägarna och övriga intressenter. I lagen ingår också materiella besvärsgrunder. I samband med att den nya banlagen antas kan järnvägar för fjärtrafik därför uteslutas ur tillämpningsområdet för den separata lag som gäller sakägares och registrerade föreningars rätt att söka ändring.

Avsikten är att det skall införas en ny förrättningsform för inlösnings av järnvägsområden, dvs. järnvägsförrättning, där både fastighetstekniska åtgärder och ersättningsfrågor behandlas. Förrättningen motsvarar i mycket hög grad det nuvarande inlösningsförfarandet i fråga om järnvägsområden. Inlösningslagen är i regel tillämplig på förrättningen. Endast särskilda situationer som föranleds av banhållning skall regleras i banlagen. Järnvägsförrättningen skall kunna delas upp på två förrättningar varvid bl.a. överlåtelseersättningarna kan fastställas till slutligt belopp snart efter besittningstagandet. Därmed för snabbas erhållandet av ersättningar och minskar banhållarens räntekostnader. Genom den tudelade förrättningen förbättras överlåtarens ställning, eftersom sådant som inte har kunnat behandlas under den första fasen kan tas upp under den andra fasen. Under den andra fasen kan likaså avgöras sådant som har framkommit efter den första fasen och som var okänt när den första fasen avslutades. I samband med järnvägsförrättningen skall ägoregleringar kunna genomföras. I banlagen föreslås detaljerade bestämmelser om ägoreglering. Avsikten är att det skall bli enklare att betala riktigt små ersättningar. Om det totala belopp som skall betalas till samma sakägare inte överstiger 20 euro, skall beloppet inte behöva betalas eller deponeras.

För trygghet av säkerheten i järnvägstrafiken skall det kunna uppställas

begränsningar i fråga om användningen av områden utanför järnvägsområdet. Detta genomförs genom bestämmelser om skyddsområden och frisiktsområden. På områdena skall det inte få finnas några byggnader, och banhållaren skall ha rätt att undanröja växlighet av skäl som hänför sig till tåg- och trafiksäkerheten. När det gäller befintliga banor skall skyddsområden få anläggas bara genom en järnvägsplan och ersättningsärenden som föranleds av dem skall behandlas i samband med järnvägsförrättning.

Övergångsmöjligheterna på järnvägar är en viktig angelägenhet för dem som behöver kunna korsa banan och är av betydelse också för tågsäkerheten. Nya plankorsningar skall få byggas endast på lågtrafikerade banor. I lagen har tagits in bestämmelser om plankorsningar och trafik med terrängfordon.

I 6 kap. finns bestämmelser om nedläggning av järnvägar och indragning av deras biområden. Också när en järnväg läggs ned skall det utarbetas en järnvägsplan för att säkerställa växelverkan. Kommunikationsministeriet skall besluta om nedläggning av en järnväg i andra fall än i samband med att en ny bana byggs. Förutsättningarna för nedläggning anges i lagen.

4. Propositionens konsekvenser

4.1. Ekonomiska konsekvenser

Avsikten är att utforma bestämmelser som behövs för att möjliggöra en välfungerande och effektiv banhållning. Bestämmelser av detta slag ingår inte i vår nuvarande lagstiftning. Avsikten är inte att ändra det nuvarande banhållningssystemet. Staten skall svara för kostnaderna för statens bannät.

Propositionen har inte några direkta ekonomiska konsekvenser för privathushåll eller enskilda personer. Vissa alldeles små ersättningsbelopp som bestämts vid järnvägsförrättning skall dock inte betalas. Genom propositionen säkerställs transportmöjligheterna för näringslivet.

Propositionen har inte några direkta konsekvenser för den kommunala ekonomin. Samprojekt för kommunerna och

banhållaren, t.ex. projekt som gäller anläggande av gator, byggande av banor eller anläggande av serviceområden, skall kunna genomföras med stöd av separata avtal.

Det stomnät för järnvägar som föreslås i propositionen grundar sig på en granskning som omfattar hela bannätet och på vilken tillämpades lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program. När ett banavsnitt fastställs ingå i stomnätet för järnvägar innebär beslutet ännu inte att omedelbara förbättringsåtgärder vidtas. När klassificeringen blivit klar uppgörs reparationsplaner i enlighet med de trafikpolitiska målen och inom resursramarna. Det behövs ca 3,3 miljarder euro för att man skall uppnå kvalitetsnivå på hela stomnätet. Med den nuvarande finansieringen för banhållning tar det minst 25 år innan målet kan nås.

Möjligheten att dela upp järnvägsförrättningen på två förrättningar sänker räntekostnaderna på de ersättningar som banhållningsmyndigheten skall betala. Å andra sidan kan uppdelningen av inlösningen på två förrättningar i någon mån utöka förrättningskostnaderna. Föremålen för ersättningen och ersättningsgrunderna ändras inte i någon betydande grad, och därför har reformen inte några verkningar på anslagen för markförvärv.

Skydds- och frisiktsområden uppkommer inte automatiskt invid järnvägarna när lagen träder i kraft, utan det förutsätts järnvägsplaner för anläggande av områdena. Järnvägsplanen inrymmer i praktiken de handlingar som för närvarande upprättas för ansökan om servitutsrätt, och därför ökar inte kostnaderna till denna del från nuläget. Detsamma gäller de ersättningar som bestäms vid förrättningarna.

Förslaget innebär att arbetsmängden vid Banförvaltningscentralen ökar i synnerhet inom det planerade samarbetet med planläggaren. Om man genom samarbetet kan bättre samordna planläggningen och byggandet av banor innebär detta inbesparingar vid genomförandet av banprojekt. I detta fall stöder sig även markanvändningen på ett effektivt trafiksystem. På detta sätt kan man nå betydande samhällsekonomisk nytta.

4.2. Konsekvenser i fråga om organisation och personal

I målen för lagen betonas öppenheten i banplaneringen och möjligheten att förstå planerade lösningar. Interaktiva förfaranden, som hittills har tillämpats på frivillig basis, har ökat behovet av planeringspersonal vid Banförvaltningscentralen. Planeringen av järnvägar grundar sig på planläggning, och därför behövs det även i fortsättningen arbetsinsatser som gäller förfaranden för deltagande och myndigheternas samråd. Godkännande av planer som gäller privata spårplanläggningar ökar arbetsmängden vid Banförvaltningscentralen i någon mån. Banhallarna får extra uppgifter när förfarandet för nedläggning av järnvägar införs.

De nya förfaranden som utformas genom den föreslagna lagen ökar i någon mån järnvägsmyndigheternas arbetsuppgifter och personalbehov. På grund av det ökade planeringsarbetet kommer förslaget dessutom att utöka de resurser som krävs för planeringen med 3–5 personers årsverken, i synnerhet när lagen börjar tillämpas. Behovet av resurser ökar också till följd av de ökade kontakter och det utökade samarbete med intressegrupper, t.ex. kommunerna, som förslaget medför.

4.3. Konsekvenser för miljön

Järnvägarna är en miljövänlig transport- och förflyttningsform. Beroende på utsläppsslag står tågtrafiken för endast 0,2–1,8 procent av trafikutsläppen, dvs. en betydligt lägre andel än järnvägstrafikens prestationsandelar. Ett av målen med den nya lagen är att vid banhallningen i allt större utsträckning beakta miljöaspekterna på ett sätt som främjar hållbar utveckling. Det är då viktigt att bekämpa buller och vibration samt att skydda marken och grundvattnet liksom att värna om kulturmiljön på stationsområdena.

Järnvägsplaneringen är nära förknippad med den övriga områdesplaneringen. Utredningsplanerna och järnvägsplanerna baserar sig på en plan med rättsverknings-

enligt markanvändnings- och bygglagen, där järnvägsområdets läge och förhållande till annan områdesanvändning har klarlagts. Uppnåendet av de riksomfattande målen för områdesanvändningen främjas vid järnvägsplaneringen. Med metoder inom banhallningen främjas en hållbar samhällsutveckling och ett hållbart byggande samt en öppen och interaktiv planering.

4.4. Konsekvenser för medborgarna

Järnvägarna erbjuder möjligheter till smidig, punktlig och trygg persontrafik inom sitt verktningsområde. Som en del av trafiksystemet har järnvägarna verkningar också för dem som bor längre bort. I tätbebyggda trakter är spårtrafiken ett alternativ till privatbilismen. Avsikten är att den föreslagna lagen skall öka spårtrafikens andel i kollektivtrafiken i stadsregionerna och tillhandahålla smidiga möjligheter att förflytta sig mellan olika delar i riket. När trafiksystemet vidareutvecklas är målet att beakta behoven hos olika befolkningsgrupper, t.ex. barn, rörelsehindrade och framför allt befolkningen med stigande medelålder.

Transporter inom godstrafiken kan skötas effektivt på järnväg. Ställningen för de företag som är kunder inom godstrafiken kommer åtminstone inte att försämrats till följd av den föreslagna lagen.

I lagen föreslås också bestämmelser om nedläggning av järnvägar. I bestämmelserna som gäller nedläggning förutsätts att tillgängligheten till den berörda regionen och transportbehoven i den har tryggats på något annat sätt.

4.5. Konsekvenser för trafiksäkerheten

I lagen har tagits in bestämmelser om planering, användning, underhåll och avlägsnande av plankorsningar. Syftet med bestämmelserna är att förbättra trafiksäkerheten. Efter det att banlagen har trätt i kraft skall nya plankorsningar tillåtas endast på annat håll än inom stomnätet. Eftersom järnvägsområden i tilltagande grad korsas också med snöskotrar innehåller lagen bestämmelser om terrängfordonstrafik. På

järnvägsområden skall terrängfordon få framföras bara med tillstånd av banhållaren.

4.6. Konsekvenser för utvecklandet av regionerna

Trafiksystemet och järnvägarna som en del av det är viktiga med tanke på utvecklandet av regionerna. Utvecklingen av bannätet skapar förutsättningar för trafik, transport och näringsverksamhet i olika delar av landet. Genom banhållning kan man främja regionernas egna utvecklingsstrategier och regionala särdrag.

Nedläggning av lågtrafikerade järnvägar är en negativ lösning med tanke på regionerna, men för att resurserna skall kunna fördelas på ett förnuftigt sätt måste även nedläggningsbeslut kunna fattas i fortsättningen. I samband med eventuella nedläggningar skall det alltid ses till att det finns andra färd- och transportförbindelser till området. Järnvägar skall läggas ned med stöd av en godkänd järnvägsplan. Också efter en eventuell nedläggning skall det prövas särskilt om det är motiverat att Banförvaltningscentralen avstår från att förvalta området.

4.7. Konsekvenser för företagen

Ett fungerande transportsystem är en central förutsättning för de finländska företagens verksamhet, eftersom transportsträckorna är längre och transportkostnaderna högre än för företagen i Mellaneuropa. Eftersom järnvägarna har en marknadsandel om ca 25 procent av godstrafiken i Finland är ett fungerande bannät av väsentlig betydelse för de företag som anlitar transporttjänster och för företagets konkurrenskraft.

Den föreslagna lagen har inte några direkta konsekvenser för företagen, eftersom lagen innehåller i första hand bestämmelser om förfarandet vid planering av järnvägar. Lagen skall inte tillämpas på slutna privata spåranläggningar, men också trafiken på privata spåranläggningar måste fungera tryggt och utan att orsaka fara. Avlägsnandet av plankorsningar kan medföra längre transportsträckor i sådana fall då det inte byggs någon plankorsning på samma plats,

men vid järnvägsförrättning skall det bestämmas en ersättning för olägenheten till följd av omvägen. De tillstånd som nämns i lagen används redan i dagens läge, och på denna punkt orsakas inte företagen något extraarbete eller några merkostnader.

En förutsättning för en eventuell nedläggning av en järnväg i framtiden är att tillgängligheten till den berörda regionen och transportbehoven i den har tryggats på något annat sätt än på järnväg.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Kommunikationsministeriet tillsatte den 16 februari 2004 en arbetsgrupp, banlagsarbetsgruppen, som skulle utarbeta ett förslag till banlag i form av en regeringsproposition. Arbetsgruppen skulle dessutom bedöma nödvändigheten av lagstiftning för den övriga spårtrafiken.

Arbetsgruppen ordnade ett diskussionsmöte till grund för revideringsarbetet. Till mötet inbjöds representanter för de viktigaste myndigheterna och intressegrupperna. Arbetsgruppens preliminära utkast till en ny banlag presenterades vid ett diskussionsmöte i juni 2005. I mötet deltog förutom representanter för statliga och kommunala myndigheter samt VR-Group Ab också representanter för organisationerna för näringslivet och naturvården. Dessutom inlämnades skriftliga utlåtanden om utkastet.

Banlagsarbetsgruppens betänkande med förslag till banlag blev klart den 29 november 2005. Betänkandet var enhälligt.

5.2. Remissyttranden

Utlåtanden om banlagsarbetsgruppens betänkande begärdes av 39 organisationer. I utlåtandena ansågs lagen i huvudsak vara nödvändig. De centralaste yrkandena om ändring och precisering gällde förutsättningarna för nedläggning av järnvägar och regleringen av plankorsningar. Propositionen har kompletterats och preciserats utgående från kommentarerna samt responsen från ett diskussionsmöte i

maj 2006. Utkastet till proposition har kommunikationsministeriets webbplats sedan
funnits till påseende på våren 2006.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1.1. Banlagen

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens syfte. Syftet med lagen är att upprätthålla och utveckla järnvägsförbindelserna som en del av trafiksystemet så som beskrivs i paragrafen. Avsikten är att det genom lagen skall utformas rättsliga grunder för att järnvägarna skall kunna upprätthållas och utvecklas med beaktande av person- och godstrafikens behov. Järnvägarna och anordningarna på dem skall ha en sådan struktur och ett sådant läge att de fungerar och är trygga. När det gäller tågtrafiken förutsätts att säkerheten beaktas under alla banhållningsfaser, från planering till byggande och ända till och med underhåll. Hållbar utveckling har av tradition accentuerats inom banhållningen.

Syftet med lagen är dessutom att trygga utförandet av banhållningsrelaterade uppgifter – upprätthållande, utvecklande och byggande – för att järnvägarna skall kunna fungera som en trafikform som förenar olika delar av riket. Avsikten är att föra fram järnvägar betydelse på riksnivå och deras särdrag som bör beaktas också i samband med övrig planering av markanvändningen. Ett ytterligare syfte med lagen är att ge sakägarna och de övriga intressenterna möjlighet att yttra sig och påverka innehållet i utredningsplaner och järnvägsplaner samt söka ändring i sådana planer. Banhållningsmyndigheten samarbetar med landskapen och kommunerna för att genomföra planerna och samordna planeringen av markanvändningen. Samtidigt genomförs bestämmelserna i artikel 9 stycke 2 i Århuskonventionen om den besvärsmöjlighet som en registrerad förening eller stiftelse vars syfte är att främja miljöskydd, hälsoskydd och naturvård eller trivselen i boendemiljön har i fråga om planer som gäller järnvägar för fjärrtrafik.

2 §. Tillämpningsområde. Lagen tillämpas på det bannät som förvaltas av

Banförvaltningscentralen och på privata spåranläggningar så som föreskrivs i lagen. Bestämmelserna gäller i huvudsak det statsägda bannätet som administreras av Banförvaltningscentralen. I lagen finns bestämmelser om planer som gäller bannätet samt om banhållning, nedläggning av banor, banhållarens rättigheter och skyldigheter och fastighetsägarnas och de övriga sakägarnas rättsliga ställning i ärenden som gäller banhållning.

I 2 mom. bestäms om hur lagen skall tillämpas på privata spåranläggningar. De föreslagna bestämmelserna om planering, byggande och underhåll skall inte tillämpas på privata spåranläggningar på i 92 § i väglagen (267/1981) avsedda hamn-, lager- eller fabriksområden eller andra motsvarande områden som avstängts från allmän trafik. På de ovan nämnda områdena skall järnvägar dock planeras, byggas och underhållas så att tågtrafik och annan trafik kan fungera tryggt. Järnvägarna får inte heller orsaka fara för verksamheten på området, vilket innebär t.ex. att spåranläggningar och de anordningar som krävs för järnvägen skall placeras på området på ett sådant sätt att verksamheten på området inte äventyras.

Enligt 3 mom. skall bestämmelserna i 31–34 § inte tillämpas på privata spåranläggningar. Vidare sägs att lagen inte skall tillämpas på nedläggning av privata spåranläggningar. En privat spåranläggning kan vara i privat ägo, och då är inte bestämmelserna om överlåtelse av statlig fast egendom tillämpliga i samband med överlåtelse av järnvägsområdet. Om en privat spåranläggning ägs av staten men förvaltas av någon annan än Banförvaltningscentralen, skall lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002) tillämpas på överlåtelse av järnvägsområdet. När överlåtelsen bereds behöver det dock inte utarbetas någon järnvägsplan.

3 §. Definitioner. Det föreslås att vissa centrala begrepp i lagen definieras. I 1 punkten definieras järnväg. En järnväg inrymmer själva banan samt de byggnader, anläggningar och anordningar som finns på järnvägsområdet och som behövs för

järnvägen och för att sköta och trygga trafiken samt för all verksamhet som hänför sig till dessa. Med en bana avses en eller flera spåranläggningar, konstruktioner som behövs för att bära spåranläggningen samt vallar, skärningar och diken i anslutning till dem, samt alla specialkonstruktioner och specialanordningar som hör till banans konstruktion och som behövs för att sköta trafiken, tex. broar, trummor, säkerhetsanordningar och anordningar som krävs för elektrifiering. Med järnväg avses inte metro eller snabbspårvägar.

I 2 punkten definieras järnvägsområde. Med järnvägsområde avses ett område som behövs för järnvägen och skötseln av trafiken på den. Järnvägsområdet omfattar ett banområde, med vilket avses det område som krävs för banan, bangården och de konstruktioner och anordningar som direkt hör till dem. Med anordningar avses bl.a. elektroniska konstruktioner och säkerhetsanordningar. Vid behov omfattar järnvägsområdet även serviceområden för järnvägstrafik.

I 3 punkten definieras serviceområden för järnvägstrafik, t.ex. upplags-, stations-, perrong-, lastningsområden samt områden för infartsparkering.

I 4 punkten definieras frisiktsområde, med vilket avses ett område för frisikt som sträcker sig från en plankorsning mot banan och som syftar till att trygga vägtrafikanternas säkerhet.

I 5 punkten definieras biområde. Med biområde avses ett marktäktområde som behövs för banhållningen, en upplägningsplats för marksubstanser eller ett nödvändigt område för anordningar som behövs för banhållningen.

I 6 punkten definieras skyddsområde. Med skyddsområde avses ett område utanför järnvägsområdet med en bestämd utsträckning som anläggs för att främja banans och järnvägstrafikens säkerhet. Inom skyddsområdet skall fastighetsägarens rättsliga ställning kunna begränsas och banhållaren tilldelas vissa befogenheter.

Med banhållning avses enligt 7 punkten alla de uppgifter och åtgärder som hänför sig till planering, förvärv, byggande, förvaltning och underhåll av en järnväg och fast egendom som hänför sig till den.

I 8 punkten omnämns för tydlighetens skull, att med byggande av järnväg avses förutom anläggande av ny järnväg också förbättring av järnväg.

Med bannät avses enligt 9 punkten statsägda järnvägar som förvaltas av Banförvaltningscentralen.

Med privat spåranläggning avses enligt 10 punkten en till bannätet ansluten järnväg som inte är statsägd och inte förvaltas av Banförvaltningscentralen. En privat spåranläggning skall kunna ägas eller förvaltas av ett privaträttsligt eller offentlighetsrättsligt samfund. En järnväg förvaltas inte av Banförvaltningscentralen om den genom avtal har överförs från Banförvaltningscentralen så att den uteslutande används och underhålls av ett annat samfund.

Med väg avses enligt 11 punkten enskilda vägar enligt lagen om enskilda vägar (358/1962), landsvägar enligt landsvägslagen (503/2005) och gator enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999) samt enskilda vägar på vilka lagen om enskilda vägar inte tillämpas.

Med fastighet avses enligt 12 punkten även ett outbrutet område och gårdars samfällda område, vilka enligt fastighetsregisterlagen (392/1985) inte är fastigheter.

4 §. Klassificering av järnvägar. Bannätet skall delas in i två klasser, dvs. stomnätet för järnvägar och det övriga bannätet. Stomnätet för järnvägar skall bestå av banor för snabb persontrafik och tung godstrafik. Med bana för snabb persontrafik avses här en bana som kännetecknas av att målet är en hastighet på minst 160 km/h. Banorna för tung godstrafik förutsätter att axelbelastningarna höjs till 25 ton, och till 30 ton på banavsnitt om vilka avtalas särskilt.

Banorna inom stomnätet skall vara av nationell betydelse och dessutom betjäna långväga trafik mellan landskapen. Stomnätet skall ha sådana egenskaper och vara i ett sådant skick att det kan erbjuda möjligheter till så snabb persontrafik och så effektiv godstrafik som möjligt. I beslutet om stomnätet fastställs särskilt vilka banor som är banor för snabb persontrafik och vilka som är banor för tung godstrafik.

Enligt 2 mom. skall det övriga bannätet utgöras av det återstående bannätet. Det

övriga bannätet skall komplettera stomnätet när det gäller att tillgodose transportbehoven inom person- och godstrafiken.

Enligt 3 mom. skall kommunikationsministeriet bestämma vilka banor som hör till stomnätet.

5 §. *Utvecklande och underhåll av bannätet.* Av 1 mom. framgår målen och rollen för utveckling och underhåll av bannätet över lag och med tanke på uppnåendet av målen enligt annan lagstiftning. I 24 § i markanvändnings- och bygglagen konstateras att de statliga myndigheterna i sin verksamhet skall beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen och främja möjligheterna att uppnå dem. Målen bör likväl understrykas även i denna lag. Också i regionutvecklingslagen förpliktas de statliga myndigheterna att beakta de rikstäckande målen för regionutvecklingen och främja uppnåendet av målen och likaså att i sin verksamhet beakta landskapsprogrammen och främja genomförandet av dem. Bannätet påverkar regionutvecklingen, och därför bör utveckling av regionerna nämnas särskilt i lagen. Utvecklandet av bannätet skall också främja den planering av markanvändning som genomförs genom planerna till den del det är möjligt med hänsyn till järnvägarnas särdrag.

I 2 mom. anges servicemålen för bannätet. Järnvägarna skall vara trygga till både sin konstruktion och sina egenskaper och erbjuda möjligheter till trygg och välfungerande trafik och transport mellan olika regioner i landet. När de ovan nämnda målen eftersträvas bör hänsyn tas till folkmängden och olika näringsgrenars transportbehov. När bannätet utvecklas och underhålls bör därför de ovan nämnda behoven beaktas för varje region i så hög grad som bannätet medger. I 2 mom. betonas dessutom ett sparsamt utnyttjande av naturresurserna, vilket utgör en del av den hållbara utveckling som nämns i 1 §. När bannätet utvecklas och underhålls gäller det att minimera de olägenheter som järnvägarna och järnvägstrafiken medför i sådana fall då olägenheterna inte kan förhindras. När det gäller att minimera olägenheterna spelar också planeringen av markanvändning och byggandet i närheten av bannätet en

betydande roll.

6 §. *Byggande av järnväg.* I 1 mom. bestäms om förutsättningarna för att en järnväg skall kunna byggas. I den nya lagen omfattar byggande också förbättring av järnvägar. De vanligaste grunderna för att järnvägar byggs utgörs av skäl som hänför sig till trafikökning, snabb trafik, transportbehov och järnvägarnas säkerhet. En grund för byggande kan vara att eliminera eller minska olägenheterna till följd av trafiken, t.ex. vibrations- och bullerolägenheter. Olägenheterna kan minskas genom t.ex. bullerhinder och lösningar i fråga om banans konstruktion. På riksnivå eller på landskapsnivå kan det inträffa sådana förändringar som kräver att en befintlig järnväg förbättras eller rent av att det byggs en ny bana. Byggande kan handla om t.ex. att elektrifiera ett banavsnitt eller bygga ett extraspår.

I 1 mom. konstateras också den förpliktelse som härrör ur markanvändnings- och bygglagen och enligt vilken det inte är tillåtet att bygga i strid med en plan med rättsverkningar. Skyldigheterna att iaktta en sådan plan varierar beroende på syftet med planen. Landskaps- och generalplanerna styr byggandet på ett allmännare plan, och skyldigheten att följa planen är mera detaljerad när det gäller detaljplaner. Enligt markanvändnings- och bygglagen kan en generalplan också godkännas så att den inte har sådana rättsverkningar som avses i lagen.

I 2 mom. bestäms om byggande av en ny järnväg. Det primära alternativet är att förbättra den järnväg som finns. En järnväg skall kunna byggas om det existerande bannätet inte längre uppfyller kraven i fråga om trafiken, transportbehovet eller områdesanvändningen och dessa behov inte kan tillfredsställas genom förbättrande av järnvägen. En ny järnväg skall kunna byggas också när olägenheterna av trafiken inte kan minskas i tillräcklig utsträckning på något annat sätt. Om förhållandet mellan planering av järnväg och områdesplanering bestäms i 8 och 10 §.

I 3 mom. föreskrivs om de allmänna principer som banhållaren skall beakta när en järnväg byggs. Samhällsekonomisk effektivitet står som utgångspunkt, vilket innebär att åtgärderna för byggande av

järnväg skall riktas och dimensioneras så att de blir så effektiva och ekonomiska som möjligt. Byggande av järnväg medför alltid olägenhet eller skada för någon. Ersättning för olägenheterna och skadorna fastställs vid järnvägsförrättning. Om de krav som ställts på byggande av järnväg medger olika tekniska lösningar, bör en sådan arbetsmetod eller teknisk lösning väljas som gör det möjligt att förebygga olägenheterna eller skadorna eller genom vilken antalet skador och olägenheter hålls så lågt som möjligt.

I 3 mom. betonas vidare omständigheter som skall beaktas särskilt i samband med byggande av järnväg. Tågtrafikens och den övriga trafikens säkerhet är en essentiell fråga i samband med byggande och förbättring. Banans trafikmässiga och tekniska funktion samt den nuvarande och planerade markanvändningen i området och miljöaspekter är också viktiga omständigheter. Järnvägens konsekvenser för miljön utreds i enlighet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) eller på något annat sätt. Även miljökonsekvenserna av själva byggandet skall beaktas.

Enligt 4 mom. skall olika befolkningsgruppers behov uppmärksammas. När serviceområden förbättras eller byggs bör barns, äldres och rörelsehindrades behov beaktas inom persontrafiken.

7 §. Banförvaltningscentralen, banhållare och kostnaderna för banhållningen. I 1 mom. förordnas Banförvaltningscentralen att förvalta det statsägda bannätet avsett för allmän trafik. Staten skall svara för kostnaderna för banhållningen på det statsägda bannätet. Banhållaren skall bära det slutliga ansvaret för bannätets skick oavsett att banarbetena utförs av externa entreprenörer. Banförvaltningscentralen skall svara för kostnaderna för banhållningen inom ramen för statsbudgeten. Genom den föreslagna lagen tilldelas vissa rättigheter för banhållningen, vilka grundas för banhållaren och utövas i banhållarens namn.

Också andra instanser kan frivilligt, på basis av avtal med Banförvaltningscentralen, ta del i kostnaderna för byggande och underhåll. Huvudregeln är att staten svarar för kostnaderna för banhållningen. Utomstående offentliga eller privata instanser

deltar av särskilda skäl, t.ex. därför att byggandet, på initiativ av en utomstående instans, i samband med ett banprojekt kvantitativt och kvalitativt överskrider behoven hos sedvanlig banhållning. Som exempel kan nämnas plankorsningar, över- eller underfarter och övriga arrangemang i anslutning till stationerna.

Enligt 2 mom. är den som äger eller innehar en privat spåransläggning banhållare och skall också svara för banhållningskostnaderna från förgreningen.

I 3 mom. konstateras att bannätet byggs ut och underhålls i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Den huvudsakliga finansieringen för banhållningen fås således ur statsbudgeten. I 3 § i järnvägslagen och i banskattelagen (605/2003) finns bestämmelser om annan banhållning. Järnvägs- och investeringsavgifter är avgifter som avses i banskattelagen.

2 kap. Planering av järnväg

8 §. Allmänt om planering av järnväg. Preliminära planer för bannätet uppgörs redan i ett tidigt skede i samarbete med andra myndigheter som en del av områdesplaneringen och planeringen av trafiksystemet. Samarbetsformerna och sätten att samarbeta varierar i olika situationer, och därför är det inte nödvändigt att i lagen ta in bestämmelser om den banplanering under det inledande skedet som har karaktär av förhands- eller behovsutredning. Utarbetandet av en järnvägsplan och en utredningsplan är konkreta planeringsfaser för bannätet som tas in i lagen. Bannätet är en helhet och ett sammanhängande system, och därför kännetecknas också planeringen av bannätet av en vidsträckt regional dimension på minst landskapsnivå. Nästan vilka utvecklingsinsatser som helst som gäller bannät har följdverkningar på annat håll inom bannätet.

Enligt 2 mom. skall banhållaren samarbeta med trafikmyndigheterna, förbunden på landskapsnivå, kommunerna och de regionala miljöcentralerna under alla faser för planering av järnvägar. Detta är nödvändigt på grund av de omfattande

konsekvenser som är kännetecknande för långsgående projekt. Med trafikmyndigheter avses här väghållningsmyndigheten samt, när en bana planeras av banhållaren för en privat spåraneläggning, banhållningsmyndigheten. Planering av bannätet utgör ett led i områdesplaneringen och utvecklingen av trafiksystemet. I enlighet med 24 § i markanvändnings- och bygglagen skall banhållaren i likhet med övriga myndigheter främja möjligheterna att uppnå de riksomfattande målen för områdesanvändningen, så som nämns i 5 § 2 mom. i den nya lagen.

Enligt 3 mom. skall planeringen av en järnväg vid behov grunda sig på planeringen avseende utvecklandet av hela trafiksystemet, dvs. planeringen av alla de övriga trafikformerna. Den planering som avser att utveckla trafiksystemet behövs i synnerhet i stadsregioner och i de fall det är möjligt att tillgodose ett trafikbehov med alternativa metoder.

9 §. Rätt till utredning. Enligt paragrafen skall banhållaren kunna utföra sådana utredningsarbeten på en fastighet som hör till planeringsområdet vilka behövs för järnvägsområdet. På grund av utredningarnas preliminära karaktär och på grund av att det i det här skedet ännu inte handlar om ett faktiskt projekt, skall det inte behövas något separat tillståndsbeslut. Rätten att utföra utredningsarbeten skall gälla direkt med stöd av lagen i motsats till andra projekt enligt inlösningslagen, där tillstånd beviljas av länsstyrelsen. I övrigt har avsikten varit att förenhetliga ordalydelsen i paragrafen så att den stämmer överens med de förutsättningar för tillstånd för undersökning som nämns i 84 § i inlösningslagen. Som exempel på utredningsarbeten nämns i paragrafen mätning, utmärkning i terrängen, kartläggning och markundersökning och undersökning av berggrunden. När utredningsarbeten utförs skall ingrepp i andras egendom undvikas. Endast sådana åtgärder som är nödvändiga för utredningen skall vara tillåtna. Utredningsarbetet skall utföras på ett sådant sätt att störningar för markägaren eller någon annan motsvarande intressent undviks i mån av möjlighet. Tiden och platsen för åtgärderna bör förläggas så att de orsakar så små olägenheter som

möjligt. Det bör t.ex. finnas särskilt goda grunder för utredningsåtgärder på ett gårdsområde eller på en åker under odlingssäsongen.

Det område där utredningar kan utföras är ett planeringsområde. Planeringsområdet omfattar det planerade järnvägsområdet och järnvägens verkningsområde. Med verkningsområde avses det område som kan tänkas beröras av de skadliga konsekvenserna av järnvägen, t.ex. buller och vibration.

Utredningsarbeten skall få inledas när banhållaren har beslutat att inleda utarbetandet av en utredningsplan eller en järnvägsplan. I 2 mom. föreslås en bestämmelse om det förfarande som avser detta. Ärendet skall antingen kungöras eller tillkännages på något annat sätt. Om någon åsamkas skada eller olägenhet på grund av utredningsarbetet och det inte överenskomms om ersättningar, skall ersättningsärendena avgöras vid järnvägsförrättning.

10 §. Planering av järnvägsområde och områdesplanering. Planeringen av trafiksystemet och därmed också planeringen av järnvägsområden hör nära samman med annan områdesplanering. Detta anges i 1 mom., enligt vilket utredningsplaner och järnvägsplaner som gäller byggande av järnvägar skall grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge och dess förhållande till övrig områdesanvändning har klarlagts. Detaljplaner och landskapsplaner är alltid planer med rättsverkningar. Också en generalplan är en plan med rättsverkningar, om inte kommunfullmäktige med stöd av 45 § i markanvändnings- och bygglagen godkänner generalplanen så att den inte har sådana rättsverkningar som avses i lagen. Av beslutet om godkännande av en generalplan skall tydligt framgå när och till vilka delar det är fråga om en generalplan utan rättsverkningar.

Landskapsplanens och generalplanens översiktlighet och detaljplanens detaljrikedom medför att den i 1 mom. avsedda följden av att planen följs varierar beroende på plannivå. Landskapsplanen och generalplanen styr byggandet mera generellt medan skyldigheten att följa planen är

detaljerad på detaljplaneområden. Också planeringen av järnvägsområden innebär planering som preciseras stegvis, vilket innebär att utredningsplanen är översiktligare och järnvägsplanen mera detaljerad.

Av bestämmelsen framgår planens betydelse när den sammanför olika sektormyndigheters planer. För tydlighetens skull konstateras i 1 mom. att när en plan med rättsverkningar håller på att utarbetas eller ändras på ett område skall åtgärder kunna vidtas i syfte att utarbeta en utredningsplan eller en järnvägsplan som grundar sig på planens mål i fråga om markanvändning, trafik och miljö. I sådana fall skall banhållaren kunna börja utarbeta en utredningsplan eller en järnvägsplan i samråd med de myndigheter som svarar för planläggningen. Planen skall ha godkänts eller fastställts när den utredningsplan eller järnvägsplan som motsvarar den i planen angivna sträckningen för järnvägen godkänns. Det kan dock anses att beslutet om godkännande av planen inte nödvändigtvis bör ha vunnit laga kraft när utredningsplanen eller järnvägsplanen godkänns.

Det som beskrivs ovan gäller således utredningsplaner och järnvägsplaner som utarbetas för byggande av nya banor eller förbättring av befintliga banor. Syftet med planläggningen är i första hand att skapa förutsättningar för områdesanvändning. I 6 kap. beskrivs förutsättningarna för beslut om nedläggning av banor.

I informationssyfte hänvisas i 2 mom. till myndighetspåverkan i fråga om de riksomfattande målen för områdesanvändningen, landskapsplanen och generalplanen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Bestämmelsen kompletterar 8 § 2 mom., där det bestäms om samarbete mellan myndigheter.

Enligt 3 mom. skall en utredningsplan och en järnvägsplan för förbättring av en befintlig järnväg kunna utarbetas också utan en plan, om järnvägens sträckning och förhållande till annan markanvändning och till miljön annars kan klarläggas i samarbete med de centrala myndigheterna, dvs. kommunen, förbundet på landskapsnivå och den regionala miljöcentralen. Bestämmelsen gäller i första hand sådana smärre förbättringar av banor i

glesbygdsområden som inte har så stora verkningar för markanvändningen och miljön att ärendet bör regleras genom planläggning.

Enligt 4 mom. skall en utredningsplan inte få godkännas i strid med en landskapsplan eller en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan skall dock kunna godkännas i strid med en gällande detaljplan, om godkännandet förordas av kommunen och den regionala miljöcentralen. Det finns ett praktiskt behov att avvika från en detaljplan med rättsverkningar i sådana fall då planeringen av järnväg gäller ett område där planen konstateras vara föråldrad.

Målet är att beredningen av generalplanen och den preliminära planeringen av ett banprojekt skall infalla samtidigt. Utredningsplanen baserar sig då på en landskapsplan eller generalplan med motsvarande noggrannhet.

Generalplanen tjänar till ledning när detaljplanen utarbetas, och på motsvarande sätt tjänar utredningsplanen till ledning när järnvägsplanen utarbetas.

Områdesplaneringen och planeringen av banprojektet preciseras stegvis, och järnvägsplanen kan därmed godkännas i enlighet med den preciserade detaljplanen. En järnvägsplan skall inte få godkännas i strid med detaljplanen. En bestämmelse om detta föreslås i den sista meningen i 4 mom.

11 §. Utredningsplan. I 1 mom. bestäms om när en utredningsplan skall utarbetas. Skyldigheten att utarbeta en utredningsplan beror på de verkningar som det planerade projektet beräknas ha. Verkningarna bedöms första gången när banhållaren under de inledande faserna av planeringsarbetet klarlägger om verkningar av projektet är obetydliga eller inte. Om banhållaren bedömer att verkningarna är obetydliga, behövs det inte någon utredningsplan. Då kan man börja bereda en mera detaljerad järnvägsplan.

Projektets verkningar är ofta direkt jämförbara med projektets omfattning. När ett kort banavsnitt förbättras på sin tidigare plats är verkningarna vanligen endast obetydliga i jämförelse med den tidigare situationen. I synnerhet enstaka banförbättringar utanför tätorter har sällan andra än obetydliga verkningar. Även i dessa projekt är dock den omgivande

markanvändningen och miljöns sårbart av avgörande betydelse. En annan omständighet som visar att paragrafen är beroende av prövning är att det skall bedömas huruvida frågan om banans sträckning och verkningar redan har avgjorts tillräckligt när reserveringen för järnvägsområdet har tagits in i en detaljplan eller i en generalplan med rättsverkningar. Detaljplanerna eller planerna med rättsverkningar skall då täcka hela det järnvägsområde som planeras eller alternativt största delen av det och inrymma lösningar som i övrigt är betydande för projektets verkningar. Det förutsätts dessutom att konsekvenserna av järnvägen har utretts och att dess sträckning och anslutning till miljö har presenterats tillräckligt detaljerat i planen.

I de nämnda planerna presenteras järnvägens sträckning och dess anslutning till miljö så detaljerat att det i de flesta fall inte är nödvändigt att utarbeta någon separat utredningsplan för banan för att det skall vara möjligt att bygga den bana som märkts ut i planen. Dessutom har markägarna och de övriga sakägarna kunnat bevaka sina rättigheter vid planläggningsförfarandet när planen har utarbetats och godkänts. Trots att en plan enligt 9 § i markanvändnings- och bygglagen skall basera sig på tillräckliga undersökningar och utredningar bör det i samtliga fall särskilt bedömas huruvida undersökningarna och utredningarna är tillräckliga, eftersom verkningarna har utretts på olika sätt vid planläggningsförfarandet under olika tider. Ju längre tid som förflutit sedan planläggningsförfarandet, desto mer kritiskt gäller det att förhålla sig till frågan om huruvida de dåvarande konsekvensutredningarna är tillräckliga.

Enligt andra meningen i momentet skall en utredningsplan alltid utarbetas när det är fråga om projekt som omfattas av bedömningsförfarandet enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Bedömningsförfarandet gäller alltid sådana projekt för anläggande av järnvägar avsedda för fjärrtrafik som nämns i 9 a-punkten i projektförteckningen i 6 § i förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (713/2006). Vidare gäller bedömningsförfarandet sådana enstaka banprojekt på vilka bedömningsförfarandet

tillämpas enligt 4 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

12 §. Utredningsplanens innehåll. I paragrafen bestäms om utredningsplanens innehåll. En utredningsplan skall innehålla en utredning om varför det banprojekt som avses i utredningsplanen behövs så som i 6 § bestäms om förutsättningarna för byggande av järnväg. De alternativ som undersökts skall klarläggas. Till de grundläggande trafikmässiga och tekniska lösningarna för banan hör banans bredd och höjd samt t.ex. huruvida banan byggs som en bana för persontrafik eller godstrafik och huruvida det finns plankorsningar på banan. Banans sträckning skall anges så noggrant att markägarna och de övriga sakägarna med tillräcklig tillförlitlighet kan bedöma projektets verkningar för dem. Noggrannheten beror i praktiken på terrängen och den omgivande markanvändningen.

Av utredningsplanen skall på ett tillförlitligt sätt och vid behov med grund i undersökningar framgå alla verkningar som banan beräknas ha. Som exempel på verkningar nämns i paragrafen verkningar på väg- och trafikförhållandena, trafiksäkerheten, markanvändningen och miljön. Verkningarna på fastighetsstrukturen bör utredas för att det skall vara möjligt att genom olika fastighetsarrangemang undvika onödig uppsplittring av ägor. Verkningarna i fråga om människornas hälsa, levnadsförhållanden och trivsel skall likaså utredas. Utöver det som nämns ovan bör den preliminära kostnadskalkylen för projektet klarläggas i utredningsplanen med en sådan noggrannhet att den bildar en tillförlitlig grund när de anslag som behövs för banhållningen uppskattas. I planen skall också klarläggas möjligheterna att genom olika åtgärder förebygga eller minska skadliga följder av banan. Åtgärderna, t.ex. uppförande av buller- och vibrationshinder eller siktskydd, framgår närmare av järnvägsplanen.

13 §. Utredningsplanens rättsverkningar. Utredningsplanens mest betydande rättsverkan är att den har en styrande verkan för järnvägsplanen på samma sätt som en översiktlig plan enligt markanvändnings- och bygglagen styr mera detaljerade planer. På

samma sätt som för landskaps- och generalplaner föreslås att godkännandet av utredningsplanen och den offentliga delgivningen av beslutet om detta skall föranleda villkorlig bygginskränkning på det område som i utredningsplanen anvisats för järnväg. Den myndighet som utfärdar bygglov skall vid behandlingen av ett bygglov bedöma om det planerade byggandet försvårar möjligheterna att förverkliga den järnväg som avses i utredningsplanen. Vid bedömningen skall banhållaren höras. Bygglov skall beviljas, om byggandet försvårar möjligheterna att förverkliga järnvägen men banhållaren inte löser in området eller inte i stället för att lösa in området betalar ersättning för olägenheten. En förutsättning är dock att förvägrandet av bygglov på denna grund orsakar sökanden betydande olägenheter. Detta kan bli aktuellt när sökandens byggplats till arealen är så liten att det planerade byggandet inte kan ske utanför det blivande järnvägsområdet på mark som disponeras av sökanden, varvid byggprojektet helt förhindras eller åtminstone försvåras märkbart.

Det föreslås att bygginskränkningen skall gälla till dess att beslutet om godkännande av utredningsplanen förfaller i enlighet med 26 § 1 och 2 mom. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom. Eventuella ersättningsfrågor i anslutning till bygginskränkningen skall avgöras i enlighet med 65 §.

Om banhållarens skyldighet att lösa in området eller betala ersättning för olägenhet eller frågan om beloppet av inlösningsersättningen eller ersättningen för olägenhet ger upphov till meningsskiljaktigheter, skall ärendet avgöras vid järnvägsförrättning enligt 43 §.

14 §. Järnvägsplan. Järnvägsplanen är en detaljerad plan som skall utarbetas och godkännas i samtliga fall som avser byggande av järnväg. Motiveringen till att en järnvägsplan utarbetas är att järnvägarna har verkningar på den kringliggande terrängen och samhället. Detta regelmässiga förfarande konstateras i 1 mom.

I 2 mom. beskrivs de exceptionella situationer där det inte behövs någon järnvägsplan. Här handlar det enbart om projekt som har ringa verkningar. Som

sådana projekt kan betraktas t.ex. uppförande av utrustningsutrymmen eller förlängning av en trumma. När frågan om huruvida verkningarna är ringa bedöms kan det förutsättas att t.ex. kommunen eller den regionala miljöcentralen kontaktas. En förutsättning är dessutom att det för förbättringen inte behöver tas nya områden för järnvägsändamål eller att markägaren eller en med markägaren jämförbar innehavare skriftligen har samtyckt till att tillskottsområde tas. För samtycket ställs inga andra formkrav än att det tydligt skall ge uttryck för medgivande. I det dokument där samtycke ges kan också bestämmas om tidpunkten för besittningstagandet och andra omständigheter i anslutning till ärendet, men dessa är inte nödvändiga, utan frågorna kan avgöras vid järnvägsförrättning. En med ägaren jämförbar innehavare är i detta sammanhang den som har en permanent eller i övrigt på obestämd tid gällande uteslutande rätt att disponera över fastigheten. I de fall en järnvägsplan är det sedvanliga förfaringssättet bör möjligheten att genomföra projektet utan en järnvägsplan tolkas snävt. Detta kan komma i fråga endast när det gäller alldeles obetydliga projekt för förbättring av en järnväg, eftersom den öppenhet och växelverkan som hör samman med det normala förfarandet för järnvägsplaner då inte tillämpas. Inte ens en järnvägsplan som gäller ett projekt av ringa betydelse får godkännas i strid med en plan med rättsverkningar.

15 §. Järnvägsplanens innehåll. I paragrafen bestäms om vad som åtminstone skall framgå av en järnvägsplan. Utgångspunkten är att järnvägen och dess konstruktioner skall anges i järnvägsplanen så detaljerat att sakägarna på basis av järnvägsplanen på ett tillförlitligt sätt får klarhet i banans sträckning, både bredden och längden, samt verkningarna på landskapsbilden. Banans sträckning skall framställas med kartritningar och banan skall på basis av handlingarna kunna överföras i terrängen genom att man i terrängen märker ut det järnvägsområde som skall tas i besittning och vars gränser slutgiltigt fastställs vid järnvägsförrättning. En översiktlig beskrivning av de principiella lösningarna för grund-, bergs- och

markkonstruktioner samt av de övriga konstruktionerna och systemen, t.ex. konstruktionerna för en elektrifierad järnväg och torrläggningssystemen, betjänar också fortsättningen i fråga om det planerade projektet genom att tillhandahålla en grund för en framgångsrik och detaljerad byggplanering. I järnvägsplanen beskrivs t.ex. hur vatten från områden överströms leds genom järnvägsområdet.

Enligt 1 mom. skall järnvägsplanen också åtföljas av en tillräckligt noggrann kostnads kalkyl som grund för kostnadsstyrning och uppföljning av det planerade projektet. Till järnvägsplanen skall dessutom fogas en utredning över de verkningar banan antas ha i enlighet med vad som ovan angetts för utredningsplanen. Av järnvägsplanen skall också framgå plankorsningar som skall åläggas, flyttas, kvarstå och anläggas samt regleringen av trafikförbindelser, eftersom tvärförbindelserna är viktiga för den övriga trafiken och på grund av banans hindrande verkan. Reglering av enskilda vägar skall genomföras med stöd av järnvägsplanen, gatureglering med stöd av en planenlig gatuplan och landsvägsreglering med stöd av en vägplan. Om det utgående från konsekvensutredningarna vidtas strukturella åtgärder i syfte att förebygga olägenheter av tågtrafiken, skall åtgärderna, såsom byggande av buller- och vibrationsskydd, siktskydd eller grundvattenskydd, anges i järnvägsplanen, både placeringen och det tekniska genomförandet.

Enligt 2 mom. skall ägandeförhållandena beträffande marken beaktas i mån av möjlighet så att man utan att äventyra målen med banprojektet genom ägoreglering och reglering av enskilda vägar försöker trygga en nyttig användning av fastigheterna. Till planen skall fogas en uppskattning av kostnaderna för byggandet och av en eventuell kostnadsfördelning.

Järnvägar har rättsverkningar på skyddsområden och frisiktsområden utanför järnvägsområdet. Bestämmelser om skyddsområden och frisiktsområden föreslås i 37–38 §. När markägarens rättsliga ställning inskränks på områden av detta slag, bör räckvidden för såväl skyddsområdet som frisiktsområdet anges i järnvägsplanen. Vid

järnvägsförrättning skall områdena märkas ut i terrängen enligt behov. När det är känt att banan senare kommer att breddas, t.ex. så att den blir tvåspårig, kan den områdesreservering som behövs för breddningen anges i järnvägsplanen, varvid det för ett sådant område uppkommer en med utredningsplanen jämförbar villkorlig byggnadsinskränkning. Om dess giltighetstid bestäms i 26 §.

När en järnväg byggs på en ny plats genom förflyttning, indras järnvägsområdet som järnvägsområde i fråga om den gamla riktningen. I undantagsfall kan en sådan gammal bansträckning bevaras som järnvägsområde oavsett den nya järnvägen, om den gamla sträckningen fortsätter att tjäna något syfte, t.ex. som en spåraneläggning för mötande trafik, i så hög grad att det är ändamålsenligt att bevara den som järnvägsområde. Bestämmelser om detta skall ingå i järnvägsplanen. Även om det område som blir vid sidan av den järnväg som läggs ned inte längre tjänar järnvägstrafiken, kan området användas t.ex. som upplagsområde eller område för lastning av virke. Om området för den järnväg som läggs ned behövs för övriga ändamål av detta slag, skall bestämmelser om detta ingå i järnvägsplanen. En bestämmelse om detta föreslås i 3 mom.

16 §. Biområden och särskilda rättigheter som banhållningen kräver. Biområden har definierats i 3 §. Det skall utverkas nyttjanderätt till biområdena. Användningsändamålet och läget för områdena skall anges i järnvägsplanen. Läget skall anges med en kartritning så detaljerat att gränserna för biområdet kan märkas ut i terrängen. De trafikförbindelser som behövs för användningen av biområdena skall anges i järnvägsplanen, antingen så att de befintliga vägarna anges eller så att det reserveras ett område för en väg som skall byggas. I paragrafen är det fråga om områdesreservering för vissa åtgärder, vilket efter att järnvägsplanen godkänts berättigar till att ett biområde tas i besittning i samband med järnvägsförrättning. Om användningen av området för det planerade ändamålet förutsätter tillstånd enligt speciallagstiftning, t.ex. för tagande av marksubstanser, skall tillstånd inhämtas innan verksamheten inleds.

I momentet är det fråga om områden som gäller tills vidare och om trafikförbindelserna till dem.

I 2 mom. bestäms om de särskilda rättigheter som banhållaren har under den tid banan byggs. Som ett alternativ till att ett biområde tas kan tillgången till stenmaterial som behövs för byggande av järnväg tryggas genom att i det i järnvägsplanen anges att en viss maximal mängd stenmaterial, som kan beräknas tillgodose behovet vid byggandet av järnvägen, får tas från ett visst område. Vid byggande eller förbättring uppkommer i allmänhet ett behov av att avlägsna sådana marksubstanser som inte kan tillgodogöras på marktäktplatsen. I järnvägsplanen kan anvisas ett område för placeringen av sådana överflödiga marksubstanser. I järnvägsplanen kan anvisas områden som under banarbetets gång används som upplagsområden eller för andra ändamål under arbetets gång, t.ex. som arbetsplatsbas. För den tid som banarbetet pågår kan också behövliga vägförbindelser anläggas, t.ex. vägar till byggen eller vägar som behövs för transport av stenmaterial. Också för de rättigheter som nämns här kan det för utövandet krävas tillstånd enligt speciallagstiftning, t.ex. tillstånd enligt marktäktslagen. I fråga om dessa gäller bestämmelserna och tillståndsvillkoren enligt respektive lag.

17 §. Anläggande av plankorsningar. I 1 mom. bestäms om de förutsättningar i enlighet med vilka det utarbetas järnvägsplaner eller beviljas tillstånd för nya, bestående plankorsningar eller för flyttning av plankorsningar. Bestående plankorsningar skall inte få byggas på stomnätet eller på livligt trafikerade banavsnitt inom det övriga bannätet. Bestående plankorsningar skall få byggas bara på lågtrafikerade banavsnitt inom det övriga bannätet. Med lågtrafikerade banavsnitt avses sådana banavsnitt för godstrafik där de årliga transportvolymerna underskrider 500 000 ton. På stomnätet kan i samband med flyttningen av flera plankorsningar en befintlig plankorsning flyttas till en annan plats som är ändamålsenligare med tanke på trafiksäkerheten eller trafiken. Det skall finnas särskilda skäl för flyttandet, t.ex. betydande kostnadsbesparingar, en markant förbättring av trafiksäkerheten i jämförelse

med den ursprungliga situationen eller trafikmässiga behov på båda sidor om järnvägen. Rätten till en bestående plankorsning skall fastställas vid lantmäteriförrättning. Som lantmäteriförrättningar aktualiseras alla sådana förrättningar vid vilka det grundas nya vägrätter. För ett konkret arbete för byggande av en plankorsning krävs alltid tillstånd av banhållaren. Vaghållaren eller fastighetsägaren skall ansöka om tillstånd.

I regel skall plankorsningsregleringar som utgår från banhållarens initiativ genomföras med stöd av en järnvägsplan. För plankorsningsändringar som görs på vaghållarens eller markägarnas initiativ förutsätts alltid tillstånd av Banförvaltningscentralen.

I enlighet med 2 mom. förutsätts för tillstånd att plankorsningen behövs för att fastigheterna skall kunna ha en nödvändig trafikförbindelse och att plankorsningens säkerhet tryggas med hjälp av säkerhetsanordningar eller andra arrangemang.

Det kan hända att en plankorsning ursprungligen har planerats bara för att användas inom jordbruket. I sådana fall finns det inga varningsanordningar vid plankorsningen och den väntplats som byggts för att fordon skall kunna närma sig på ett tryggt sätt uppfyller inte de krav som gäller fordonstrafik. Om användningen av en plankorsning ökar i jämförelse med den ursprungliga användningen eller om användningsändamålet ändras t.ex. från användning inom jordbruket till användning inom lokaltrafiken eller om trafiken ökar på grund av byggande inom området, skall nytt tillstånd för plankorsningen sökas i enlighet med 3 mom. Det görs då inte upp någon järnvägsplan. I händelse av situationer av detta slag vilka inte beror på banhållaren bör banhållaren ha möjlighet att redan på förhand enligt tillståndsvillkoren ingripa i den väsentligt ökade användningen eller ändringen av plankorsningens användningsändamål.

Enligt 4 mom. skall banhållaren i de fall som nämns i 2–3 mom. kunna förena tillståndet med villkor som gäller byggande och underhåll och som skall motsvara de föreskrifter av Järnvägsverket som avses i 34

§. Genom villkoren kan man på förhand bereda sig på sådana förändringar som nämns i 3 mom.

Tillstånd för en plankorsning som behövs under arbetets gång skall enligt 5 mom. kunna beviljas oavsett banklassen och trafikvolymen. För beviljande av tillstånd skall det förutsättas att användningen av plankorsningen inte äventyrar trafiksäkerheten och att plankorsningen behövs endast tillfälligt för banhållning. En tillfällig plankorsnings säkerhet säkerställs genom reserveringar eller säkerhetsanordningar för tågtrafik. Plankorsningar som behövs under arbetets gång och plankorsningar för banhållarens servicevägar skall i regel anges i järnvägsplanen.

Enligt 6 mom. skall en snöskoterled eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse inte få anläggas eller terrängfordon framföras på ett järnvägsområde annat än med tillstånd av banhållaren. Även plankorsningar skall betraktas som järnvägsområden. Tillstånd skall kunna beviljas endast om det med hjälp av varningsanordningar eller genom andra arrangemang säkerställs att användningen av terrängfordon inte kan skada banan eller funktionen hos konstruktionerna på järnvägsområdet och inte äventyrar trafiksäkerheten. Enligt fordonslagen (1090/2002) är även snöskotrar och andra motorslädor terrängfordon.

18 §. Avlägsnande av plankorsningar. Reglering av plankorsningar behövs med tanke på trafiksäkerheten och banunderhållet samt bevarandet av banans skick. De plankorsningar som finns blir farliga för tåg- och trafiksäkerheten när trafikvolymerna eller användningsändamålet ändras eller om banans klassificering ändras t.ex. på grund av istandsättning av banan och den höjning av hastigheten som följer av detta. Enligt 1 mom. skall banhållaren ha rätt att ta in bestämmelser eller förbud i järnvägsplanen. Bestämmelserna och förbuden kan gälla användning av en plankorsning samt system och anordningar som hänför sig till plankorsningarnas säkerhet. I en järnvägsplan som gäller avlägsnande av plankorsningar skall alltid anges en ny, ersättande trafikförbindelse, dvs. en eventuell

ersättande vägs sträckning, tvärsnitt och höjdläge. En förutsättning för avlägsnandet är att en ersättande trafikförbindelse har byggts och är farbar.

Tidsprioritetsprincipen framgår av 2 mom. Om trafikförbindelsen för en enskild väg bryts genom ett beslut av banhållaren, skall banhållaren ordna en ersättande förbindelse.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken banhållaren skall ha rätt att på egen bekostnad avlägsna en plankorsning som strider mot detaljplanen, om en godkänd ersättande trafikförbindelse har ordnats och ett gatuhållningsbeslut har fattats. För att åtgärden skall kunna vidtas krävs ett beslut av kommunen, i vilket den som är missnöjd kan söka ändring genom besvär. I miljöministeriets förordning gällande de beteckningar som skall användas i planer finns inte någon särskild beteckning för plankorsning med järnväg i fråga om trafikområden enligt detaljplanen. Enligt förordningen kan även andra än i förordningen nämnda beteckningar användas i planerna om det behövs. Beroende på planens noggrannhet har alla plankorsningar kunnat anges i planen, varvid korsningar som inte angetts i planen strider mot detaljplanen.

I 4 mom. bestäms om en sådan plankorsning för en befintlig enskild väg som medför omedelbar fara. Med omedelbar fara avses situationer där användningsändamålet för vägen har ändrats väsentligt på en kort tid eller antalet vägtrafikanter har ökat väsentligt t.ex. när en industrianläggning har startat sin verksamhet. Situationen är allvarligare än vad som nämns i 17 § 3 mom., och säkerheten kan inte garanteras genom att tillståndsvillkoren ändras. Banhållaren kan besluta att en plankorsning som avses i momentet skall stängas, avlägsnas eller flyttas eller att användningen av plankorsningen skall omfattas av begränsningar. Banhållaren skall i god tid på förhand underrätta ägaren eller innehavaren av fastigheten om en ändring som avses i momentet. Efter att ha meddelat beslutet skall banhållaren ansöka om vägförrättning för en enskild väg, där behövliga trafikförbindelser skall ordnas och ersättningsfrågor behandlas.

Plankorsningar skall också kunna avlägsnas utan någon järnvägsplan så som

bestäms i landsvägslagen (503/2005) eller i lagen om enskilda vägar (358/1962). I sådana fall kan också en annan person än väghållningsmyndigheten eller banhållaren ansöka om förrättning som avses i lagarna.

19 §. Utloppsdiken i järnvägsplanen. I paragrafen bestäms om anläggande av ett utloppsdike för en järnväg eller ett biområde. Med utloppsdike avses ett dike som behövs för att hålla järnvägen torr och som leder torrlägningsvattnet från järnvägens sidodiken till vattendrag utanför järnvägsområdet. Ett utloppsdike kan behövas också för torrläggning av ett biområde. Om det för att ett järnvägsområde eller biområde skall hållas torrt är nödvändigt att placera ett utloppsdike på någon annans mark eller leda avrinningsvattnet till någon annans dike eller bäck, skall om detta bestämmas i järnvägsplanen. Det område som behövs för utloppsdiket skall anges så detaljerat i järnvägsplanen att området kan märkas ut i terrängen. Med tanke på utloppsdiket skall för banhållaren vid järnvägsförrättning grundas servitutsrätt enligt 50 § 1 mom. I fråga om anläggning av ett utloppsdike, t.ex. kravet på tillstånd för dikning och utnyttjande av dikesjord samt underhåll av dike, gäller i övrigt bestämmelserna om dikning i 6 kap. i vattenlagen (264/1961), till vilka det hänvisas i momentet.

20 §. Järnvägsplan i särskilda fall. I paragrafen föreslås bli bestämt om järnvägsplaner när en järnväg läggs ned eller ett serviceområde anläggs och när järnvägsplanerna gäller plankorsningar. I dagens läge är det oklart hur en järnväg kan läggas ned. Järnvägsområdena har förvärvats för banhållaren med äganderätt genom inlösen. Banhållaren kan i princip sälja obehövlig jordegendom. I praktiken har detta inte hänt när det gäller banor. I egenskap av banhållare har Banförvaltningscentralen meddelat att några lågtrafikerade banavsnitt är stängda för trafik tills vidare.

För närvarande finns det inte några bestämmelser om nedläggning av järnvägar. Avsikten är att det nu skall fås en lagstiftningsmässig lösning på den oklara situationen. När en järnväg läggs ned skall det utarbetas en järnvägsplan för nedläggningen. En bestämmelse om detta

föreslås i 1 mom.

En järnvägsplan skall kunna utarbetas också för anläggande av ett serviceområde eller ett biområde eller gälla plankorsningar. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom.

21 §. Järnvägsplanens rättsverkningar. I paragrafen bestäms om en godkänd järnvägsplans rättsverkningar. Enligt 1 mom. skall en godkänd järnvägsplan berättiga till inlösen av de områden som anges i planen samt till inlösen av de rättigheter som tillfaller banhållaren. En godkänd järnvägsplan är således en sådan plan som avses i 5 § 3 mom. i inlösningslagen och därmed behövs inget separat inlösningsstillstånd.

I 2 mom. bestäms om byggförbud. Efter att järnvägsplanen har godkänts och beslutet om godkännande har delgivits offentligt i enlighet med 22 § 2 mom. skall järnvägsområdet samt banans skyddsområden och frisiktsområden beläggas med ett byggförbud som till innehållet motsvarar vad som längre fram bestäms om byggande på skyddsområden och frisiktsområden. Genom bestämmelsen förhindras att det på det framtida järnvägsområdet, innan järnvägsområdet tagits i besittning, förekommer byggande som försvårar banprojektet.

22 §. Växelvekan. Byggandet av en järnväg har ofta omfattande konsekvenser för miljön och för sådana kretsar av personer vilkas räckvidd inte alltid kan fastställas exakt. I 1 mom. bestäms om ett förfarande under banhållarens ledning genom vilket sakägare, såsom markägare och övriga som ärendet berör, ges möjlighet att påverka utredningsplanens och järnvägsplanens innehåll i samband med att planen bereds. Banplaneringen bör basera sig på öppenhet och växelverkan så att de ovan nämnda intressenterna ges möjlighet att framföra sin åsikt i ärendet under hela planeringsprojektets gång. Planens art och omfattning avgör på vilket sätt hörandet och åsiktsyttrandet skall ordnas från fall till fall. Om tillfällena för presentation av planerna eller om andra möjligheter till åsiktsyttring meddelas antingen personligen, genom kungörelse eller på annat sätt som anses lämpligt. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om detta. Det

bör också finnas information om planen i elektronisk form.

I 2 mom. bestäms om rätten att anmärka på utredningsplanen eller järnvägsplanen. För detta ändamål skall planen läggas fram offentligt. Banhållningsmyndigheten skall svara för kostnaderna för kungörelsen. Tillkännagivandet skall också offentliggöras i minst en tidning med allmän spridning inom projektets verkningsområde. Enligt projektets omfattning kan dessutom även andra massmedier användas, t.ex. lokalradion, informationsblad eller informationsmöten. Det anges inte någon särskild tidsfrist för kommunens utlåtande, eftersom projektets storlek kan variera. Kommunen är likväl bunden av den bestämmelse om behandling utan dröjsmål som finns i 23 § i förvaltningslagen (434/2003).

I 3 mom. bestäms om banhållarens motiverade ställningstagande till anmärkningarna. I 4 mom. bestäms om de centrala myndigheter som ombeds yttra sig om utredningsplanen och järnvägsplanen.

I 5 mom. bestäms om ett förfarande som är enklare än det som angetts ovan och som skall iakttas i sådana fall där den järnvägsplan som varit offentligt framlagd men för vilken det inte finns något beslut om godkännande skall ändras. Om verkningarna av en sådan ändring bedöms vara obetydliga, behöver planen inte nödvändigtvis läggas fram på nytt och eller utlåtanden begäras på det ovan nämnda sättet. Förfaringsätten bestäms särskilt från fall till fall.

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

23 §. Förfarande vid banprojekt av ringa betydelse. I det föreslagna 14 § 2 mom. beskrivs projekt som har så obetydliga verkningar att det inte behöver utarbetas någon järnvägsplan för dem. Huvudregeln är dock att en järnvägsplan skall utarbetas. Av skäl som hänför sig till ändamålsenlig förvaltning skall enklare förfaranden för växelverkan kunna tillämpas och enklare handlingar kunna användas när järnvägsplaner utarbetas, om det är fråga om projekt av ringa betydelse. I paragrafen föreslås undantagsbestämmelser om detta.

Det är inte ändamålsenligt att tillämpa alla bestämmelser om växelverkan enligt 22 § i samband med banprojekt av ringa betydelse, t.ex. små arbeten för att stärka banvallarna. I enlighet med 1 mom. skall förfarandet kunna förenklas så att en järnvägsplan för ett förbättringsarbete läggs fram offentligt utan att utlåtanden och anmärkningar av alla parter inhämtas. Det måste då likväl handla om ett banprojekt av ringa betydelse som inte förändrar trafikförhållandena på orten. Markägarna skall alltid höras och ges möjlighet att göra anmärkningar. Också i dessa fall behövs ett utlåtande av kommunen.

I 2 mom. bestäms om kraven på innehållet i järnvägsplaner som gäller projekt av ringa betydelse. Om ett projekt av ringa betydelse förutsätter en järnvägsplan, kan kraven på innehållet enligt 15 § frångås på basis av banhållarens prövning. Lindringarna i fråga om kraven på innehållet skall motiveras på ett ändamålsenligt sätt. Av en järnvägsplan skall dock alltid, på det sätt som nämns i 15 §, framgå järnvägsområdets läge och de järnvägskonstruktioner som ingår i planen.

24 §. Förfarande vid miljökonsekvensbedömning. De beräknade miljökonsekvenserna av planerade projekt skall utredas redan när utredningsplanen utarbetas, så som förutsätts i 12 § som gäller utredningsplanens innehåll. Enligt 11 § skall en utredningsplan alltid utarbetas i sådana fall där ett bedömningsförfarande enligt 2 kap. i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) skall tillämpas. Miljökonsekvenserna skall alltid bedömas i fråga om byggprojekt som gäller järnvägar för fjärrtrafik. Enligt 4 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning kan bedömningsförfarandet förutsättas i enskilda fall även i samband med övriga projekt. Till utredningsplanen skall fogas en konsekvensbeskrivning utifrån förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Om konsekvensbeskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som är tillräckliga för utredningsplaneringen behövs det inte någon annan utredning till denna del.

Kraven på innehållet i utredningsplaner och järnvägsplaner beskrivs i 12 och 15 §. För tydlighetens skull föreslås i 24 § 2 mom. en bestämmelse enligt vilken det av planen skall framgå hur konsekvensbeskrivningen över

miljökonsekvenserna har beaktats i planen.

I syfte att förhindra överlappningar konstateras i 3 mom. att när det bedömningsförfarande som anges i lagen har tillämpats under faser för utredningsplanen behöver förfarandet inte tillämpas när järnvägsplanen utarbetas.

25 §. Ändring av planerna. Ett beslut om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan är ett bindande administrativt beslut med lagstadgade rättsverkningar. Beslutet om godkännande skall iakttas som sådant. Om det är nödvändigt att ändra en godkänd utredningsplan eller järnvägsplan, gäller beträffande ändringsförfarandet i regel detsamma som för förfarandet för utarbetande av en ny järnvägsplan eller utredningsplan. Av utredningsplanens översiktlighet följer att det i allmänhet finns behov av att ändra planen endast när den i utredningsplanen angivna ungefärliga sträckningen för banan eller dess trafikmässiga och tekniska grundläggande lösningar måste omprövas.

En järnvägsplan är en detaljerad, noggrann plan för byggande av järnväg, och byggandet bör genomföras i enlighet med planen. Under den tid byggarbetet pågår kan det dock inträffa oförutsedda överraskningar som kräver ändringar i den godkända järnvägsplanen. Om markförhållandena visar sig vara annorlunda än vad som antagits på basis av undersökningarna måste t.ex. banans höjdläge eller vissa tekniska lösningar ändras. Om verkningarna av åtgärderna bedöms vara ringa, kan den ändring som avser detta göras i den godkända järnvägsplanen utan något egentligt ändringsförfarande för planen.

26 §. Planernas giltighetstid. Utredningsplaner och järnvägsplaner är planer för genomförande av banprojekt. På grund av deras konsekvenser för markanvändningen är det inte ändamålsenligt att låta ogenomförda planer gälla permanent eller ens speciellt länge. Omständigheterna, den tekniska utvecklingen och lagstiftningen ändras så snabbt att det är motiverat att ange vissa giltighetstider för både utredningsplanerna och järnvägsplanerna. En järnvägsplan måste ses över inom en kortare tid än en utredningsplan, eftersom järnvägsplanen innehåller många tekniska

detaljer. Innehållet i järnvägsplanerna påverkas i väsentlig grad av EU-lagstiftningen, och därför lönar det sig inte att göra upp järnvägsplaner i lager flera år innan ett banprojekt genomförs.

I 1 mom. bestäms om inledandet av arbetet med att utarbeta en järnvägsplan. Enligt förslaget skall beslutet om godkännande av en utredningsplan förfalla, om inte en järnvägsplan har börjat utarbetas inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen har vunnit laga kraft. När en utredningsplan förfallit på det sätt som anges ovan, skall utredningsplanen behandlas på nytt åtminstone vid ett administrativt förfarande.

I syfte att trygga tillräcklig flexibilitet föreslås att giltighetstiden för ett beslut om godkännande av en utredningsplan skall kunna förlängas, i synnerhet eftersom utredningsplanen är en allmänna plan av vilken framgår de trafikmässiga och tekniska grundläggande lösningarna och järnvägsområdets ungefärliga läge enligt generalplanens eller landskapsplanens noggrannhet. Det är inte ändamålsenligt att utredningsplaner som förfallit behandlas två gånger, dvs. att samma ärenden behandlas två gånger. Det föreslås därför bli bestämt att banhållningsmyndigheten skall ha rätt att besluta om en förlängning av beslutet om godkännande av järnvägsplanen med högst fyra år. Giltighetstiden skall inte förlängas automatiskt, utan förlängningen skall grunda sig på prövning från fall till fall och på uppfyllande av villkoren enligt 10 och 12 §. Giltighetstiden skall kunna förlängas endast för aktuella, miljömässigt godtagbara och tekniskt genomförbara utredningsplaner. Ändring i Banförvaltningscentralens beslut om förlängning skall kunna sökas genom besvär.

De i utredningsplanen godkända lösningarna preciseras i järnvägsplanen så att järnvägsplanen och utredningsplanen inte kan gälla samtidigt på ett och samma område. I 2 mom. föreslås därför bli bestämt att beslutet om godkännande av en utredningsplan skall förfalla också när beslutet om godkännande av en järnvägsplan som utarbetats med stöd av utredningsplanen har vunnit laga kraft. En sådan järnvägsplan kan också gälla bara en del av det område

som avses i beslutet om godkännande av utredningsplanen. Utredningsplanen förfaller då endast till denna del, medan den i övrigt fortsätter att gälla.

I 3 mom. bestäms om den tid som reserverats för utarbetandet av en järnvägsplan. En järnvägsplan skall godkännas inom fyra år efter det att den började utarbetas.

I 4 mom. bestäms om giltighetstiden för en järnvägsplan. Det banarbete som avses i järnvägsplanen skall påbörjas inom fyra år efter utgången av det år under vilket godkännandet av järnvägsplanen har vunnit laga kraft. I annat fall förfaller beslutet om godkännande av järnvägsplanen, varvid antingen en ny järnvägsplan skall beredas eller den förfallna järnvägsplanen åtminstone skall genomgå en ny administrativ behandling. Kommunikationsministeriet skall kunna förlänga järnvägsplanens giltighetstid med högst fyra år. Ändring skall få sökas också i ministeriets beslut om förlängning. Arbetet på banan skall anses ha påbörjats när det område som behövs för järnvägsändamål har tagits i banhållarens besittning så som avses i 46 §. På grund av den tekniska utvecklingen blir en järnvägsplan föråldrad snabbare än en utredningsplan.

På grund av planeringsarbetets tidsspann, verkningarna av EU-lagstiftningen och banprojektens tekniska natur har utredningsplanerna och järnvägsplanerna en annan giltighetstid än planerna enligt landsvägslagen. En utredningsplan kan uppfylla villkoren till och med under en lång tid, men på grund av de tekniska kraven eller de strukturella lösningarna för banan kvarstår en järnvägsplan i regel inte oförändrad i mer än fyra år.

27 §. Uppföljning. När en bana byggs är målet att åstadkomma vissa positiva verkningar och minimera eventuella skadliga verkningar. Verkningarna skall bedömas i samband med planeringsarbetet. Konsekvensbedömningarna hör till kraven på innehållet i utredningsplaner och järnvägsplaner. I syfte att utveckla bedömningsförfarandet bör det, efter det att banprojektet slutförts, utredas i vilken grad de uppskattade verkningarna har blivit verklighet och huruvida byggandet av banan

och trafiken på den har haft oförutsedda verkningar. En sådan utvärdering kan ge användbar information för planeringen av nya projekt. I paragrafen bestäms om ett sådant här förfarande för utvärdering i efterhand, enligt vilket banhållningsmyndigheten skall jämföra de uppskattade verkningarna av banprojektet med de verkningar som blivit verklighet. Förfarandet bör ingå i den normala planeringspraxisen, där innehållet och tillvägagångssätten beror av projektets art och omfattning. Banförvaltningscentralen skall utforma ändamålsenliga förfaringssätt för uppföljningen.

28 §. Godkännande av planer. I paragrafen bestäms om beslutanderätten när det gäller att godkänna utredningsplaner och järnvägsplaner. Kommunikationsministeriet skall godkänna järnvägsplaner som gäller indragning av järnvägar. Banförvaltningscentralen skall godkänna övriga järnvägsplaner och alla utredningsplaner för både bannätet och de privata spåranläggningarna. Om någon av de viktigaste samarbetsparterna, dvs. kommunen i fråga, ett förbund på landskapsnivå eller en miljöcentral, på centrala punkter i planen är av annan åsikt än banhållningsmyndigheten, skall Banförvaltningscentralen föra ärendet om godkännande av planen till kommunikationsministeriet för avgörande. Det är de centrala lösningarna i planen som är viktiga. Banförvaltningscentralen skall också i övriga fall ha rätt att föra ärenden som gäller godkännande av planer till kommunikationsministeriet. Det måste likväl finnas särskilda skäl, t.ex. att det projekt som planen avser är av exceptionell art eller omfattning.

3 kap. Underhåll av järnväg, tillfälliga trafikarrangemang, och övriga åtgärder som gäller järnvägsområdet

29 §. Underhåll. I första meningen i 1 mom. fastställs den grundläggande normen för underhållet. Nivån på underhållet bestäms enligt den järnvägsklass som fastställs i 4 §. En järnväg skall alltid hållas i ett sådant skick att järnvägen är trygg. Nivån på underhållet bestäms utifrån

hastighetsbegränsningen för banavsnittets klass eller axelbelastningen samt trafikvolymen. Banförvaltningscentralen offentliggör för varje tidtabellssäsong, dvs. för ungefär ett år i taget, en beskrivning av bannätet där bl.a. statens bannät, dess omfattning och till det anslutna bannät beskrivs.

Banhållaren skall bestämma nivån på underhållet och dess innehåll utifrån klassificeringen av järnvägarna. Vid bestämmandet av nivån på underhållet skall hänsyn tas till trafikvolymen och arten av trafik, banans betydelse för trafiken, väderleken och förutsebara förändringar i väderleken samt övriga omständigheter. Med arten av trafik avses person- eller godstrafik. Nivån på underhållet påverkas också av i hurdan skick den materiel som är i trafik är. Järnvägarnas betydelse för trafiken varierar enligt banavsnittens sträckning och behovet att använda dem. De svarstider som fastställts för underhållet bör vara korta och tillsyns- och inspektionsverksamheten bör vara aktiv på banavsnitt som är viktiga för trafiken. Väderleken och förutsebara förändringar i väderleken inverkar i första hand på planeringen av det årliga underhållet men särskilt på fastställandet av underhållarens beredskap och kapacitet.

Banhållaren ansvarar för i vilket skick de järnvägar banhållaren äger och förvaltar är. Banhållarens skadeståndsansvar bestäms i enlighet med lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999). Enligt 3 § 3 mom. i lagen om ansvar i spårtrafik är banhållaren skyldig att ersätta skador som har orsakats av att trafikleder, spår eller anordningar som används för spårtrafik är felaktiga eller i bristfälligt skick eller av fel i ledningen av spårtrafiken.

Vid underhållet av en järnväg gäller det enligt 2 mom. att ta hänsyn inte bara till krav som gäller en välfungerande trafik samt trafik- och tågsäkerheten utan också till miljöaspekter. Ur miljöperspektiv spelar arbetsmetoderna och valet av material en viktig roll för underhållet av järnvägarna och för planeringen av underhållet.

I 167 § i markanvändnings- och bygglagen finns bestämmelser om miljövård. En av kommunen förordnad myndighet övervakar att trafikleder och ställen utomhus avsedda

för vistelse uppfyller kraven på en bra stadsbild samt trivsel. I 169 § i markanvändnings- och bygglagen finns bestämmelser om lagring utomhus. Det är förbjudet att ordna lagring utomhus så att den förorsakar störningar i omgivningen.

30 §. Begränsat underhåll av banavsnitt. Enligt paragrafen skall Banförvaltningscentralen ha rätt att besluta att ett visst banavsnitt inte skall hållas i ett sådant skick som motsvarar den allmänna klassificeringen. Huvudregeln är dock att om banans skick försämras eller trafikvolymerna minskar skall klassificeringen för det aktuella banavsnittet sänkas så att den motsvarar det försämrade skicket och trafikvolymerna. I paragrafen bemyndigas banhållningsmyndigheten att avvika från den ovan nämnda huvudregeln. Det skall finnas särskilda skäl till beslutet. Som särskilda skäl kan betraktas bl.a. att banans skick försämras avsevärt på grund av exceptionella väderleksförhållanden eller att järnvägstrafiken minskar i väsentlig grad eller att trafiken upphör helt och hållet.

31 §. Tillfälligt trafikförbud eller tillfällig begränsning av trafiken. Enligt paragrafen skall Banförvaltningscentralen ha rätt att för viss tid begränsa eller förbjuda trafiken på en bana eller en del av en bana. Banförvaltningscentralen kan förbjuda eller begränsa trafiken, om banan är i ett sådant skick att det inte är tryggt att trafikera den eller om det finns risk för att järnvägstrafik skadar en bana som till följd av tjällossning eller regn eller av någon annan orsak har försvagats till sin konstruktion.

När Banförvaltningscentralen fattar beslutet skall den ta hänsyn till såväl banans skick som trafik- och tågsäkerheten.

32 §. Tillfällig farväg. Enligt paragrafen är det fråga om trafik hinder som förorsakas av oförutsedda eller exceptionella händelser. För att trafiken skall löpa smidigt under det att hindret avlägsnas skall Banförvaltningscentralen ha rätt att anlägga en tillfällig farväg utanför järnvägsområdet. När hindret har avlägsnats skall den tillfälliga farvägen utan dröjsmål rivas och området i mån av möjlighet försättas i sitt tidigare skick.

Den tillfälliga vägen skall placeras så att markägaren förorsakas så lite skada eller

olägenheter som möjligt. Därför kan en farvåg anläggas över en gårdsplan endast av tvingande skäl när inget annat alternativ för vägens placering finns. Om den tillfälliga farvågen förorsakar olägenhet eller skada för den markägare på vars fastighet vägen finns, skall markägaren ha rätt att få ersättning för detta av Banförvaltningscentralen.

En fastighetsägare eller fastighetsinnehavare på vars fastighet en tillfällig farvåg avses anläggas skall ges möjlighet att bli hörd. Eftersom en tillfällig farvåg ofta måste ordnas utan dröjsmål skall även hörandet genomföras i mån av möjlighet.

33 §. Brådskande banarbete. I 1 mom. bestäms om banhållningsmyndighetens rätt att på annans mark anlägga tillfälliga anläggningar, anordningar, diken, trummor eller vallar, om det finns risk för att en järnväg skadas av överraskande orsaker och trafiken på banan då förhindras. Anläggningarna, anordningar, diken, trummorna och vallarna kan utgöra en tillfällig eller permanent lösning. När risken har undanröjts skall den tillfälliga lösningen utan dröjsmål rivs och området i mån av möjlighet försättas i sitt tidigare skick.

En fastighetsägare eller fastighetsinnehavare på vars fastighet en anläggning eller anordning som behövs för ett brådskande banarbete avses bli anlagd skall ges möjlighet att bli hörd. Eftersom anläggandet ofta måste ordnas utan dröjsmål skall även hörandet genomföras i mån av möjlighet.

I 2 mom. åläggs Banförvaltningscentralen att inleda utarbetandet av en järnvägsplan omedelbart efter det att beslutet om byggande av en bestående konstruktion, anordning, trumma eller vall eller beslutet om ett bestående dike har fattats, om inte verkningarna av arrangemanget är så obetydliga att det med stöd av 14 § 2 mom. är onödigt att utarbeta en järnvägsplan.

Eventuella skador till följd av brådskande banarbete skall ersättas i enlighet med 65 §.

34 §. Anläggande, ändring och skötsel av plankorsning och väg till den. I 1 mom. bestäms om väghållarens eller fastighetsägarens skyldighet att anlägga en väg som ansluter till en plankorsning och hålla vägen i skick.

Med fastighetsägare avses i denna paragraf sådana fastighetsägare vars egen väg korsar järnvägen.

Vägen skall anläggas och underhållas enligt Banförvaltningscentralens anvisningar på ett sådant sätt att den inte äventyrar trafiken eller medför olägenhet för underhållet av banan. Vägen skall byggas så att trafiken tryggt kan korsa plankorsningen och utan att äventyra järnvägstrafiken. Järnvägsverket har rätt att meddela allmänna föreskrifter om plankorsningar, vilka Banförvaltningscentralen tar in i tillståndsvillkoren.

Enligt 2 mom. skall den väghållare eller fastighetsägare som behöver en plankorsning anlägga plankorsningen på egen bekostnad.

Enligt 3 mom. skall väghållaren eller fastighetsägaren ändra den väg som ansluter till en plankorsning i enlighet med banhållningsmyndighetens anvisningar, om användningen av plankorsningen har ökat eller ändrats i betydande grad och detta äventyrar trafiken eller medför olägenhet för banhållningen. Plankorsningens nuvarande skick, anordningar och läge i förhållande till plankorsningens nuvarande användning bör betraktas som utgångspunkt. Åtgärder som avses i momentet får inte strida mot en plan med rättsverkningar. Väghållaren eller fastighetsägaren åläggs att ändra vägen enligt banförvaltningsmyndighetens anvisningar så att den risk som följer av den ökade eller ändrade trafiken undanröjs eller minskar. För i betydande grad ökad användning av en plankorsning eller för ändring av användningsändamålet förutsätts ett tillstånd enligt 17 § 3 mom. eller ändring av ett befintligt tillstånd, om det är möjligt att bevilja eller ändra tillståndet. I de ur trafiksäkerhetssynvinkel allvarligaste situationerna kan banhållaren som en yttersta metod utöva sin rätt enligt 18 § 4 mom. att stänga eller avlägsna plankorsningen.

Om väghållaren eller fastighetsägaren försummar sin skyldighet, kan Banförvaltningscentralen genomföra eller låta genomföra de åtgärder som nämns i momentet på väghållarens eller fastighetsägarens bekostnad. Banförvaltningscentralen skall informera väghållaren eller fastighetsägaren om att arbetena inleds.

35 §. Banarbetens inverkan på plankorsningar. I 1 mom. åläggs banhållaren att på egen bekostnad utföra arbeten och anlägga behövliga anordningar för att en väg skall kunna dras över ett järnvägsområde, om banhållaren skär av en väg på grund av att en järnväg skall byggas eller förbättras.

Om förhållandena vid en plankorsning försämras i samband med att en järnväg byggs eller förbättras så att trafiksäkerheten äventyras eller om förhållandena förändras så att de till väsentliga delar strider mot Järnvägsverkets föreskrifter, skall banhållaren reparera den väg som ansluter till plankorsningen så att den stämmer överens med föreskrifterna eller motsvarar den tidigare vägen. Denna skyldighet för banhållaren gäller dock endast om reparationen kan anses skäligen kostnaderna beträffar. Banhållaren kan också avlägsna plankorsningen, varvid banhållaren skall ordna en ersättande trafikförbindelse. Bestämmelser om detta föreslås i 2 mom.

Väghållningsmyndigheten och banhållaren tillställer varandra de planer som gäller korsningen, och den part som svarar för byggarbetet skall få den andra partens godkännande för sina planer.

36 §. Annat arbete på järnvägsområde samt placering av anläggningar och anordningar på järnvägsområde. Enligt 1 mom. skall det krävas tillstånd av banhållaren för annat arbete på järnvägsområde än banhållningsarbete samt för placering av ledningar, anläggningar eller anordningar på järnvägsområde. Tillstånd för arbetet eller placeringen är beroende av banhållarens prövning, och tillståndet kan förenas med villkor. Arbetet kan omfatta grävningsarbeten på järnvägsområdet, utläggning av ledningar invid, på undre eller övre sidan av banan eller placering av anläggningar eller anordningar på järnvägsområdet. I samband med tillståndsprövningen bedömer banhållaren om åtgärder ovanpå eller under järnvägen påverkar tåg- och trafiksäkerhet eller underhållet av banan. Arbetet eller placeringen av anordningar får inte äventyra trafiken eller medföra betydande olägenhet för banhållningen. Dessutom förutsätts att arbetet eller placeringen av anordningar inte kan ordnas på ett tillfredsställande sätt eller

till rimliga kostnader utan ingrepp i järnvägsområdet. Tillståndet kan också förenas med behövliga villkor som gäller avväjande av faror eller olägenheter. Villkoren är viktiga för järnvägens och järnvägstrafikens funktion och säkerhet.

Enligt 2 mom. skall den som beviljats tillstånd uppföra sina ledningar, sin anläggning eller anordning och underhålla dessa. Om anläggningen eller anordningen äventyrar trafiken eller medför olägenhet för banhållningen, är rättshavaren skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som banhållaren kräver. Om faran för trafiken eller den betydande olägenheten för banhållningen består trots ändringarna, är rättshavaren skyldig att flytta anläggningen eller anordningen eller avlägsna den från järnvägsområdet. Flyttningen eller avlägsnandet skall ske på rättshavarens bekostnad. Största delen av ändringarna eller flyttningarna orsakas av banhållningsrelaterade bygg- eller underhållsarbeten. I samtliga ovan nämnda fall bärs kostnadsansvaret av tillståndshavaren, oavsett på vems initiativ eller bekostnad arbetet på järnvägsområdet utförs.

I vissa fall kan en åtgärd som riktas till ett järnvägsområde basera sig på speciallagstiftning, t.ex. på tillstånd enligt vattenlagen eller på inlösningsstillstånd eller på ett beslut om placering av samhällsekonomiska anordningar som kommunens byggnadstillsynsmyndighet fattat med stöd av 161 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen. I kommunikationsmarknadslagen (393/2003) finns bestämmelser om utläggning av telekablar, vilket omfattas av de allmänna mål för utläggning av telekablar som nämns i 101 § i lagen. I 3 mom. finns en bestämmelse som gäller de situationer som baserar sig på speciallagstiftningen. I första hand gäller det att komma överens om åtgärden. Om det inte går att komma överens om den, skall den som är i behov av åtgärden, med stöd av speciallagstiftning kunna utverka rätt att genomföra åtgärden. Om det inte behövs ett separat tillstånd av banhållaren, skall banhållaren dock i god tid före inledandet underrättas om åtgärden. Banhållaren kan då vid behov meddela anvisningar om hur

arbetet skall utföras.

4 kap. Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför järnvägsområdet

37 §. Skyddsområde. Ett skyddsområde är ett till omfånget begränsat område utanför järnvägsområdet. Skyddsområdet sträcker sig 30 m från mittlinjen av banans spåranläggning eller, om det finns flera spåranläggningar, från mittlinjen av den yttersta spåranläggningen. Med spåranläggning avses i denna paragraf den helhet som består av järnvägsliprar och järnvägsskenor med tillhörande specialkonstruktioner, t.ex. växlar, och som tågen behöver för trafiken. Skyddsområdet skall anges i detalj i järnvägsplanen. Avståndet för skyddsområdet kan då fastställas närmare med avvikelse från det metervärde som nämns i momentet. På vissa platser i terrängen kan avståndet vara kortare än 30 m. I terrängförhållanden som är besvärliga för järnvägssäkerheten kan avståndet vara längre än 30 m. Avståndet får under inga omständigheter överskrida 50 m.

Inom skyddsområdet skall fastighetsägarens rättsliga ställning begränsas och banhållaren tilldelas vissa befogenheter. Syftet med bestämmelserna om skyddsområden är att begränsa byggandet av i synnerhet höga anläggningar eller anordningar i omedelbar närhet av järnvägsområdet eller begränsa t.ex. grävning eller dikning i omedelbar närhet av järnvägsområdet. Syftet med bestämmelserna är också att ge banhållningsmyndigheten rätt att avlägsna hög växtlighet, som i händelse av att den faller omkull kan äventyra tågtrafiken eller orsaka fara på järnvägen.

38 §. Frisiktsområde. Enligt 1 mom. är syftet med frisiktsområden att trygga trafiksäkerheten genom att bevara en god sikt i plankorsningarna. På frisiktsområden gäller byggnadsförbud direkt med stöd av lagen.

Enligt 2 mom. skall banhållaren dessutom ha rätt att på frisiktsområden avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer sikten, om banhållaren eller väghållaren anser det vara nödvändigt med tanke på

trafiksäkerheten. Den växtlighet som skall avlägsnas kan vara naturlig, planterad eller annars tagen under särskild omvårdnad. Ägaren har rätt till ersättning för den växtlighet som avlägsnas. Kan ingen överenskommelse nås, avgörs frågan vid järnvägsförrättningen. Växtlighetens höjd kan begränsas i järnvägsplanen.

I 45 § i landsvägslagen bestäms om frisiktsområdet mellan en landsväg och en järnväg.

39 §. Anläggningar och anordningar utanför järnvägsområdet. Enligt 37 och 38 § är det förbjudet att hålla byggnader inom skydds- och frisiktsområden. Enligt denna paragraf skall det vara förbjudet att inom en banas skydds- och frisiktsområde hålla sådana anläggningar och anordningar som inte är byggnader, om anläggningarna och anordningarna eller användningen av dem äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för banhållningen.

40 §. Undantag från förbud. För säkerställande av tillräcklig flexibilitet vid markanvändningen och för beaktande av de olika fallens särdrag bör det vara möjligt att avvika från förbuden i 37—39 §. Eftersom byggandet skall bedömas med tanke på trafik- och tågsäkerheten samt väg- och banhållningen, föreslås att banhållaren skall ha rätt att bevilja undantag i samtliga fall. En förutsättning för undantag är att det planerade projektet, t.ex. en byggnad inom järnvägens frisiktsområde och användningen av den, inte äventyrar trafik- och tågsäkerheten samt att en byggnad av detta slag och användningen av den inte orsakar annan än högst ringa olägenheter för väg- och banhållningen. Beslutet om undantag skall också kunna förenas med villkor med tanke på framtiden. Det beslut om undantag som banhållaren meddelat skall finnas till hands när den myndighet som beslutar om byggandet prövar om det enligt markanvändnings- och bygglagen eller annan lagstiftning finns förutsättningar att bevilja tillstånd för det planerade byggprojektet.

41 §. Undantag från begränsningar. I 1 mom. bestäms om undantag från begränsningarna i 37—39 §. Bestämmelserna skall inte tillämpas om växtligheten har planterats eller tagits under särskild omvårdnad eller om en byggnad, ett upplag,

ett stängsel eller en annan anläggning eller anordning har uppförts innan nyttjanderätten till området blivit underkastad begränsningar enligt de nämnda paragraferna. Begränsningarna träder i kraft i den takt som nya järnvägsplaner godkänns och järnvägsförrättningar verkställs.

I 2 mom. bestäms att om växtlighet som nämns i 1 mom. eller en byggnad, anläggning eller anordning äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för banhållningen, skall banhållaren kunna besluta att de skall avlägsnas eller flyttas eller att en nödvändig ändring skall göras på dem. Om ägaren inte vidtar åtgärden inom utsatt, skälig tid skall banhållaren ha rätt att vidta den på egen bekostnad.

I 3 mom. bestäms om två allmänt hållna undantag. För det första skall bestämmelserna om hållande av byggnader inte gälla inom detaljplaneområden. Här är det fråga om de bestämmelser om hållande av byggnader inom skydds- och frisiktsområden som åsidosätts av detaljplanen när planen anger principerna för omfattningen av byggandet och byggnadernas läge. Detta gäller inte anläggningar och anordningar enligt 37—39 §. I momentet föreslås dessutom bli bestämt att växtlighet som med hänsyn till miljön är av speciell betydelse inte alls skall få avlägsnas. När växtlighetens betydelse bedöms skall avseende fästas vid en helhetsbedömning av miljön. Härvid beaktas hur pass sällsynt växtligheten är på orten samt växtlighetens landskapsmässiga värde ur ett vidare perspektiv än enbart med tanke på den fastighet där växtligheten finns. Om växtligheten är skyddad med stöd av naturvårdslagen, iakttas bestämmelserna och skyddsbestämmelserna i den.

42 §. Förfarandet vid avlägsnande av växtlighet och naturhinder. Innan växtlighet eller naturhinder avlägsnas från skydds- och frisiktsområden skall väghållaren eller banhållaren i god tid innan arbetet inleds kontakta markägaren så att röjningen kan ske på ett sätt som orsakar så lite skada och olägenhet som möjligt. Kungörelse används endast i de fall då fastighetsägarnas eller fastighetsinnehavarnas namn- och adressuppgifter inte framgår av fastighetsdatasystemet

fastighetsdatasystemet enligt lagen om ett fastighetsdatasystem och anslutande informationstjänster (453/2002). Markägaren kan också själv avlägsna växtligheten enligt väghållarens eller banhållarens anvisningar, om parterna kommer överens om detta. Om åtgärderna berör flera fastigheter eller markägare skall saken kungöras i enlighet med 23 §.

5 kap. Förvärv av områden samt ersättningar

43 §. Järnvägsförrättning. Det föreslås att inlösningsförrättning som gäller järnvägar skall kallas järnvägsförrättning. Vid förrättningen inlöses de rättigheter som tillkommer banhållaren, bestäms ersättningarna och vidtas behövliga fastighetstekniska åtgärder. Järnvägsområden skall också kunna förvärfvas genom frivilliga köp och på andra sätt som anges i jordabalken (540/1995).

I fråga om förrättningsförfarandet och ersättningarna skall gälla vad som bestäms i inlösningslagen, om inte något annat följer av banlagen. På grund av banprojektens särdrag är det nödvändigt att utfärda särskilda bestämmelser i 5 kap. i banlagen på samma sätt som i landsvägslagen. Om det inte finns några specialbestämmelser, tillämpas inlösningslagen.

Enligt 2 mom. skall järnvägsförrättning i enlighet med 12 § 1 mom. i inlösningslagen verkställas av en inlösningskommission, bestående av en förrättningsingenjör och två gode män. I syfte att förenkla förrättningsförfarandet föreslås att järnvägsförrättningen skall kunna verkställas utan gode män, om ingen av sakägarna vid järnvägsförrättningen kräver att gode män anlitas och förrättningen inte gäller ersättningar. En järnvägsförrättning utan gode män kan bli aktuell t.ex. om man har kommit överens om ersättningarna.

Enligt 3 mom. skall ett ärende som gäller nedläggning av plankorsningar på ansökan kunna behandlas även vid en vägförrättning för en enskild väg i enlighet med lagen om enskilda vägar. Bestämmelsen är motiverad eftersom plankorsningar också avlägsnas separat utan något egentligt byggande av

järnväg och eftersom avlägsnandet av en plankorsning sannolikt också är förenat med vägregleringar som gäller enskilda vägar utanför järnvägsområdet.

44 §. Inledande av järnvägsförrättning. En godkänd järnvägsplan berättigar enligt 21 § 1 mom. till inlösen av de områden och särskilda rättigheter som anges i järnvägsplanen samt till ändring och avlägsnande av plankorsningar. På denna grund skall banhållaren ha befogenheter att ansöka om järnvägsförrättning. Enligt det föreslagna 94 § 1 mom. skall en järnvägsplan få verkställas trots besvär, och därför kan järnvägsförrättning sökas utan att det slutliga avgörandet av besvären behöver inväntas. Om ett skriftligt samtycke av markägaren ersätter järnvägsplanen när det är fråga om sådan förbättring av en järnväg som har ringa verkningar, skall järnvägsförrättning i dessa fall sökas på basis av samtycket.

45 §. Sakägare vid järnvägsförrättning. Begreppet sakägare har inte definierats i inlösningslagen, men utgångspunkten är att sakägaren är den av vilken egendom löses in. I 38 § i inlösningslagen bestäms att om arbetstagare eller granne eller annan, av vilken egendom inte inlöses, till följd av inlösningsen eller det företag för vars genomförande inlösningsen sker lider betydande men eller skada, för vilken ersättning borde ha bestämts, om inlösningsen hade gällt honom, kan sagda men eller skada på anfordran ersättas. En förutsättning är då att detta bör anses skäligt med hänsyn till förhållandena. Enligt vedertagen praxis har dylika personers ställning inte ansetts vara en sakägarställning. Vid järnvägsförrättningar har sakägarställningen dock inte begränsats enbart till dem av vilka egendom löses in, utan på basis av räckvidden för verkningarna av banprojektet.

För att förfarandet vid en järnvägsförrättning skall stämma överens med förfarandet enligt inlösningslagen och annan fastighetsbildningslagstiftning föreslås i 1 mom. att sakägare vid järnvägsförrättning skall definieras i enlighet med 17 § 1 mom. i fastighetsbildningslagen. Sakägare vid järnvägsförrättning är därmed sökanden och andra personer vilkas rätt berörs av förrättningen. Sakägare är då i allmänhet den av vilken egendom löses in eller i vars

egendom det på annat sätt ingrips. På grund av de vidsträckta verkningar som banprojekten ofta har kan sakägare också vara någon som inte överlåter egendom.

Enligt 2 mom. skall bestämmelserna om ersättning till fastighetsägare för olägenhet eller skada i tillämpliga delar gälla även innehavare av särskilda rättigheter som hänför sig till fastigheten. För olägenhet eller skada som byggandet eller användningen av järnvägen medför kan, om så yrkas, bestämmas ersättning utan hinder av 38 § i inlösningslagen.

46 §. Besittningstagande. I paragrafen bestäms om tagande av järnvägsområden och övriga områden i besittning. Besittningstagandet förutsätter en tillträdessyn vid vilken den egendom som tas i besittning utreds. Synen skall förrättas i samband med järnvägsförrättningen. Besittningstagandet kan ske i samband med tillträdessynen eller vid en senare tidpunkt som fastställs vid tillträdessynen. När ett område har tagits i besittning anses arbetet ha inletts på området. Vägområden som angetts i järnvägsplanen tas i banhållarens besittning endast tillfälligt till dess att den nya vägen har anlagts. Därefter återförs förvaltningen av områdena till fastigheternas ägare. Vid tidpunkten för besittningstagandet får banhållaren rätt att använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i järnvägsplanen utan hinder av någon annan rättighet som hänför sig till fastigheten.

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

När det är fråga om sådana projekt för förbättring av en järnväg som har ringa verkningar skall ett skriftligt samtycke av

markägaren kunna ersätta järnvägsplanen i enlighet med 14 §. Samtycket kan också innehålla ett avtal om ersättningar, besittningstagande och andra omständigheter som eventuellt hänför sig till banprojektet. I dessa fall sker besittningstagandet enligt avtal som en åtgärd som vidtas av markägaren och banhållaren tillsammans. I 3 mom. föreslås en bestämmelse om avtalsgrundat besittningstagande. Ett besittningstagande av detta slag har alla de rättsverkningar i anslutning till besittningstagande som anges i 1 mom., om det inte uttryckligen har överenskommit om något annat. Efter att det avtalsbaserade besittningstagandet har skett skall banhållaren utan dröjsmål ansöka om järnvägsförrättning.

I 4 mom. bestäms om avlägsnande av egendom från ett område som tagits i besittning, om överenskommelse inte kan nås om avlägsnandet. Banhållaren har rätt att efter den tidsfrist banhållaren angett avlägsna egendom som finns på det område som tagits i besittning, om inte ägaren eller innehavaren har avlägsnat egendomen inom utsatt tid. Banhållaren skall i mån av möjlighet underrätta ägaren eller innehavaren av egendomen om att den har avlägsnats och vid vilken tidpunkt.

Enligt 5 mom. skall ägaren eller innehavaren av det område som skall upplåtas eller har upplåtits få ersättning för kostnaderna för avlägsnandet eller flyttningen av de byggnader och anordningar eller den växande gröda eller den växtlighet som skall avlägsnas eller flyttas.

47 §. Fastställande av föremålet för inlösning samt uppkomst av äganderätt till järnvägsområdet. Järnvägsförrättning baserar sig på en godkänd järnvägsplan eller, vid sådana förbättringar av järnväg som har ringa verkningar, på ett skriftligt samtycke av markägaren. Om den slutliga placeringen eller omfattningen av föremålet för inlösningen skall fastställas vid järnvägsförrättning eller om järnvägsområde behövs i mindre utsträckning än vad som anvisats i järnvägsplanen, skall föremålet för inlösningen bestämmas enligt banhållarens anvisningar. Vid fastställandet av föremålet för inlösningen kan järnvägsplanen frångås av särskilda skäl, t.ex. om det behövs mera

järnvägsområde eller om det för fastigheten bör grundas någon rätt som inte nämns i järnvägsplanen. En förutsättning för avvikelser av detta slag är att ägaren till den fastighet som är föremål för åtgärden godkänner förfarandet vid förrättningsmötet eller ger sitt skriftliga samtycke till det. En förutsättning är också att åtgärden bedöms ha högst ringa verkningar.

Enligt 2 mom. skall ett område som fastställts som järnvägsområde övergå i banhållarens ägo efter att beslutet om inlösen har vunnit laga kraft.

För tydlighetens skull konstateras i 3 mom. att ett järnvägsområde som kommit i banhållarens ägo skall ombildas till en inlösningsenhet eller, om det är fråga om en privat spåranläggning, till en annan fastighet. Ett järnvägsområde som kommit i banhållarens ägo kan med dennes samtycke anslutas till en inlösningsenhet som redan tillhör banhållaren eller som bildas för banhållaren.

48 §. Grundande av nyttjanderätt. Enligt 47 § 2 mom. skall järnvägsområdena övergå i banhållarens ägo efter att beslutet om inlösen har vunnit laga kraft. I synnerhet i sådana fall då andra än banhållningsändamål hänför sig till järnvägsområdet är det ändamålsenligt att i stället för äganderätt för banhållaren grunda en permanent särskild rättighet som nyttjanderätt. Järnvägen har då alla de rättsverkningar som avses i den föreslagna lagen, och den särskilda rättigheten gäller på ett bestående sätt till dess järnvägen läggs ned. Nyttjanderätten skall vara bestående också när den fastighet som nyttjanderätten hänför sig till byter ägare.

I 1 mom. föreslås därför bli bestämt att om en järnväg placeras i en tunnel, på en damm eller på en betongplatta eller om en järnväg täcks med en betongplatta, skall i fråga om järnvägen vid järnvägsförrättning grundas i 3 § i inlösningslagen avsedd nyttjanderätt till järnvägsområdet enligt vad som anges i järnvägsplanen. Samma förfarande skall tillämpas när det i en plan med rättsverkningar har anvisats byggande på övre eller undre sidan av järnvägen.

När det genom en ändring av en plan anvisas byggande på ett befintligt järnvägsområde, skall en järnvägsplan utarbetas också i sådana fall då det till

järnvägsområdet anvisas en nyttjanderätt och eventuella andra regleringar som beror på byggande. Byggande på järnvägsområdet för andra ändamål än järnvägsändamål skall möjliggöras genom att nyttjanderättens omfattning bestäms i järnvägsplanen. Eftersom det är fråga om arbete på övre eller undre sidan av järnvägsområdet, förutsätts ett sådant tillstånd av banhållaren som avses i 36 §. Om det i järnvägsplanen har anvisats att en järnväg skall vara belägen på en betongplatta, på en damm eller på en bro, är det med tanke på områdena och egendomen under järnvägen ändamålsenligt att nyttjanderätten grundas i begränsad omfattning. Den rätt som tillkommer banhållaren begränsar då ägarens rätt i så liten utsträckning som möjligt. Det är inte ändamålsenligt att grunda äganderätt till ett vattenområde under en bro. För att fastighetssystemet skall fortsätta att vara tydligt när det uppkommer överlappande rättigheter föreslås bli bestämt att när en järnväg dras över ett sådant område inom en inlösningsenhet som besitts av någon annan än banhållaren, t.ex. ett vägområde, skall i stället för äganderätt till järnvägen grundas nyttjanderätt som avses i 3 § i inlösningslagen.

I 2 mom. sägs att efter att beslutet om inlösen vunnit laga kraft uppkommer för banhållaren en sådan nyttjanderätt till ett biområde som motsvarar områdets användningsändamål.

49 §. Upphörande av rättigheter. För tydlighetens skull föreslås i 1 mom. en bestämmelse om att när en banhållare så som beskrivs ovan får äganderätt eller nyttjanderätt till ett järnvägs- eller biområde skall inteckningar och övriga särskilda rättigheter som hänför sig till områdena förfalla direkt med stöd av lagen. Med särskilda rättigheter avses här t.ex. de särskilda rättigheter som nämns i 2 § 2 mom. i inlösningslagen och i 14 kap. 1 § i jordabalken.

Enligt 2 mom. skall banhållaren ersätta innehavaren av rättigheter för de skador som denna orsakas av att rättigheter enligt 1 mom. upphör.

Enligt 3 mom. skall en särskild rättighet undantagsvis kunna hållas i kraft. Det förutsätts då att den särskilda rättigheten eller

utövandet av den inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för banhållningen. En särskild rättighet som hålls i kraft skall inte heller få äventyra fastighetssystemets klarhet. Beslut om saken fattas vid järnvägsförrättning.

Rättigheter som hänför sig till plankorsningar skall upphöra i enlighet med 4 mom. när en behövlig och ersättande vägförbindelse har ordnats och förrättningen för den ersättande vägrätten har vunnit laga kraft.

50 §. Utloppsdiken. Utloppsdikenas sträckning skall anges i järnvägsplanen, och de områden som behövs för dem skall tas i besittning i samband med annat besittningstagande eller separat. För banhållaren skall vid järnvägsförrättning grundas i 2 § 2 mom. i inlösningslagen avsedd servitutsrätt till områden som anvisats för utloppsdiken.

På låglänt och sank mark kan anläggande av ett utloppsdike beröra många fastigheter och medföra ett behov av gemensam dikning. I sådana fall kan dikningen innebära mycket arbete och kräva särskild sakkunskap. Det föreslås därför bli bestämt att dikningsärendet i dessa fall skall kunna överföras från järnvägsförrättningen till en dikningsförrättning. Beslut om överföringen fattas vid järnvägsförrättning. Över överföringen får besvär inte anföras särskilt med stöd av 89 § 2 mom. i inlösningslagen. Vid dikningsförrättningen bestäms då om den gemensamma dikningsskyldigheten, underhållet av diket och ersättningarna. Vid dikningsförrättningen skall mindre avvikelser kunna göras från det läge för diket som anges i järnvägsplanen, om detta är nödvändigt för att dikningen skall kunna genomföras. I 2 mom. bestäms om överföring av ett dikningsärende.

När ett utloppsdike har anlagts skall ärenden som gäller eventuella skador och olägenheter som diket senare föranleder behandlas enligt vattenlagen och inte enligt banlagen. En bestämmelse om detta föreslås i 3 mom.

51 §. Märkning av skydds- och frisiktsområden. För att fastighetssystemet skall vara tydligt och tillförlitligt föreslås bli bestämt att de skydds- och frisiktsområden som hänför sig till en fastighet skall märkas

ut på förrättningskartan vid järnvägsförrättning och vid behov också i terrängen. I fastighetsregistret skall det göras en anteckning om skydds- och frisiktsområdet för fastigheten i fråga. Anteckningarna skall vara informativa på så sätt, att anteckningarna eller avsaknaden av dem inte har några rättsverkningar, eftersom skydds- och frisiktsområdena och rättsverkningarna av dem grundar sig på lagen.

52 §. Behandling av inlösen vid två förrättningar. När förrättningen gäller ett stort järnvägsprojekt och många fastigheter kan förrättningen dra ut på tiden. I sådana fall kan markägarna bli tvungna att vänta länge på ersättningarna, trots eventuella förskottsersättningar. I paragrafen föreslås därför bli bestämt att inlösen skall kunna delas upp på två särskilda förrättningar. Eftersom förfarandet inverkar på förrättningskostnaderna skall uppdelningen ske på banhållarens initiativ och beslutet skall fattas av den förrättningsingenjör som verkställer järnvägsförrättningen. Enligt 77 § skall ändring i ett sådant beslut inte få sökas särskilt. En förutsättning för förfarandet är att det på grund av antalet ärenden eller arten av ärenden som skall avgöras vid förrättningen eller av andra särskilda skäl kan anses ändamålsenligt att dela upp förrättningen. Förfarandet innebär att fastställandet och utbetalningen av ersättningar försnabbas i sådana fall där det är möjligt att tillförlitligt konstatera förlusterna redan i början av den första förrättningen och där förlusterna inte är beroende av när järnvägsprojektet färdigställs. Sådana ersättningar är framför allt ersättningarna för föremål.

När den första förrättningen avslutas skall en besväransvisning ges. Förrättningsingenjören skall sedan på tjänstens vägnar fortsätta med inlösen vid den andra järnvägsförrättningen utan att sakägarna särskilt behöver ansöka om detta. Vid den andra förrättningen behandlas och avgörs alla inlösningsärenden som fortfarande är oavgjorda. Trots att den första inlösningsförrättningen har vunnit laga kraft skall vid den andra förrättningen också behandlas sådana ändringar i föremålet för förrättningen som uppkommit efter att den första förrättningen avslutats, t.ex. om det

område som inlöstes i samband med byggandet av järnvägen har blivit mindre eller större. Bestämmelser om detta föreslås i 2 mom.

53 §. Ägoreglering. Byggande av järnväg leder ofta till att ägor splittras, vilket försvårar möjligheterna att använda dem på ett effektivt och produktivt sätt. På grund av fastighetsindelningen är det omöjligt att undvika att ägorna splittras i samband med banprojekt. Det är därför nödvändigt att utfärda bestämmelser om ägoregleringar.

Enligt 1 mom. skall nödvändigheten av ägoreglering utredas på tjänstens vägnar vid en järnvägsförrättning. Om förrättande av nyskifte i enlighet med 67 § 4 mom. i fastighetsbildningslagen är aktuell vid tidpunkten för järnvägsförrättningen, skall frågor som gäller ägoregleringen behandlas vid förrättandet av nyskifte. På förrättandet av nyskifte tillämpas utöver fastighetsbildningslagen också 82 § i inlösningslagen och 63–66 § i den föreslagna lagen.

I 2 mom. bestäms om ägoregleringsåtgärder. Den primära åtgärden är ägobyte. I andra hand, dvs. om ägobyte inte kan genomföras på lämpligt sätt, skall ett område kunna överföras från en fastighet till en annan mot vederlag i pengar. Vederlaget i pengar skall vara ett fullt vederlag för den erhållna ägoarealen i enlighet med ersättningsgrunderna i inlösningslagen.

I 3 mom. hänvisas till 59, 65 och 66 § i fastighetsbildningslagen, vilka gäller ägobyten och överföring av områden. Dessa bestämmelser skall gälla, om inte något annat följer av bestämmelserna i den föreslagna lagen.

54 §. Förutsättningar för ägoreglering. I paragrafen bestäms om de särskilda och allmänna förutsättningarna för ägoregleringar. I 1 mom. anges de fall där en ägoreglering kan företas vid järnvägsförrättning. För tydlighetens skull är fallen uppdelade på fyra olika punkter. I 1 punkten är det fråga om ett typiskt fall där ägoreglering anses nödvändig för att avhjälpa en sådan skadlig splittring av ägorna som järnvägen förorsakar. Enligt 2 punkten skall ägoreglering kunna företas, om järnvägen eller avlägsnandet av en plankorsning har skurit av en trafikförbindelse till en fastighet

och de kostnader eller ersättningar som orsakas av att en ny trafikförbindelse ordnas kan undvikas eller avsevärt minskas genom ägoregleringen. Enligt 3 punkten skall ägoreglering kunna företas, om ägobyte eller överföring av område till en fastighet är särskilt viktiga med tanke på förbättrandet av fastighetens användbarhet, t.ex. för säkerställandet av byggmöjligheterna i sådana fall där fastigheten gränsar till järnvägen eller annars berörs av de bestämmelser om skydds- eller frisksktsområden som begränsar användningen av fastigheten. Enligt 4 punkten skall ägoreglering kunna företas, om någon del av en ekonomienhet på grund av byggande av järnväg eller avlägsnande av plankorsning blir avskilt och områdets ägare inte längre kan använda det på ett ändamålsenligt sätt. Ett sådant område kan överföras till en annan fastighet, om detta gagnar användningen av den andra fastigheten. För förfarandet förutsätts dessutom att det område som skall överföras är av ringa värde ur både överlåtarens och mottagarens synvinkel.

I 2 mom. anges ytterligare förutsättningar för ägoregleringar. Enligt 1 punkten förutsätts för ägoreglering enligt 1 mom. 1 punkten att betydande förbättring av fastighetsindelningen uppnås genom ägoregleringen. Därmed gagnar ägoregleringarna också de offentliga behoven av ett tydligt fastighetssystem. Enligt 2 punkten är det enligt grundlagutskottets utlåtande (GrUU 3/2005 rd) en allmän förutsättning för alla ägoregleringar att de inte medför nämnvärd olägenhet för någon. Regleringen får inte medföra olägenheter av detta slag för de fastighetsägare som omfattas av regleringen och inte heller för någon annan, t.ex. arrendatorn eller grannen. Ägoregleringarna får inte heller försvåra genomförandet av detaljplanen, vilket sägs i 3 punkten.

Avsikten är att ägoregleringarna skall avlägsna eller minska de menliga följderna av järnvägen och utöka fastigheternas användbarhet och förbättra fastighetsindelningen. Det föreslås därför bli bestämt att ägoregleringar skall kunna företas vid järnvägsförrättning utan samtycke av fastighetens ägare. Fastighetens värde som säkerhet sjunker vanligen inte till följd av

ägoregleringar, eller om så sker i undantagsfall, sjunker värdet i mycket liten utsträckning. För ägoregleringarna förutsätts därför inte heller samtycke av innehavare av panträtt eller en särskild rättighet som hänförs till fastigheten. I 65 § i fastighetsbildningslagen bestäms om regleringar som gäller pantfordringar och särskilda rättigheter.

55 §. Ersättningar vid ägoregleringar. Vid ägoregleringar kan områdenas värde avvika från varandra ur den överlåtande och den mottagande fastighetens synvinkel. Ett område kan t.ex. enligt överlåtaren vara åker, medan det enligt den mottagande fastighetens ägare är skogsmark, som har ett lägre värde än åkermark. Eftersom ägoregleringen är en följd av byggandet av en järnväg skall banhållaren som den som löser in området vid järnvägsförrättningen åläggas att i dessa fall ersätta skillnaden i områdenas värde, om inte något annat följer av 69 § 2 mom. I paragrafen bestäms om detta.

56 §. Avtal om ägoreglering. För att behövlig flexibilitet skall kunna garanteras i ärenden som gäller ägoreglering skall det vid en järnvägsförrättning även i andra fall än de som nämns i 54 § 1 mom. kunna företas ägoregleringar som förbättrar fastighetsindelningen, om ägarna till fastigheterna i fråga kommer överens om detta. Avtalsbaserade ägoregleringar av detta slag får dock inte medföra betydande olägenhet för någon och de får inte försvåra möjligheterna att genomföra detaljplanen.

57 §. Utvidgning av inlösen. Om det genom ägoreglering inte är möjligt att avlägsna eller väsentligen lindra en betydande olägenhet som banprojektet medför för fastigheten, skall banhållaren betala ersättning för olägenheten. Om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten, kan denne vid järnvägsförrättningen kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den. Inlösen kan bli aktuell när fastigheten eller en del av den, t.ex. ett separat skifte, inte kan användas för nuvarande ändamål till följd av banprojektet.

I 2 mom. bestäms om banhållarens inlösningsrätt. För att fastighetssystemet skall vara tydligt och för att oskäliga

ersättningar för olägenheter skall kunna undvikas bör banhållaren ha rätt att lösa in en sådan fastighet eller del av den som isoleras av järnvägen, om kostnaderna för att ordna en ny trafikförbindelse eller för ersättningen för olägenheterna till följd av försvärad trafik skulle vara anmärkningsvärt stora i jämförelse med områdets värde.

Enligt 3 mom. bildas av de områden som löses in med stöd av 1 och 2 mom. inlösningsenheter som kommer i banhållarens ägo. I momentet hänvisas till 49 a § i inlösningslagen, där det finns närmare bestämmelser om bildande av inlösningsenheter.

58 §. Utvidgning av inlösen inom detaljplaneområde. Då en banhållare löser in ett järnvägsområde på ett område som enligt 83 § 4 mom. i markanvändnings- och bygglagen anvisats som trafikområde för järnväg, skall banhållaren vara skyldig att lösa in fastigheten eller en del av den till gränsen för trafikområdet enligt detaljplanen, om fastighetens ägare yrkar på detta vid järnvägsförrättningen. Fastighetens ägare behöver således inte godkänna att det ur fastigheten inlöses bara en del av det järnvägsområde som antecknats i planen. Banhållaren skall ha samma rätt.

Beträffande bildandet av en inlösningsenhet gäller 47 § 3 mom., dvs. fastigheten eller en del av den ombildas till en från järnvägsområdet separat inlösningsenhet.

Enligt 2 mom. kan en aktuell ändring av en detaljplan eller ett ärende som gäller inlösen av område och som väckts med stöd av markanvändnings- och bygglagen inverka på den inlösningsrätt eller inlösningskyldighet som nämns i 1 mom., och då får vid en järnvägsförrättning inte beslutas om inlösen förrän avgörandet av detaljplaneändringen har vunnit laga kraft eller ärendet angående inlösen av området inte längre är anhängigt med stöd av markanvändnings- och bygglagen. Vid behov, om detaljplaneändringen eller det ärende angående inlösen av området som är anhängigt med stöd av markanvändnings- och bygglagen kan slutföras tillräckligt snabbt, skall ärendet kunna avskiljas för behandling vid en separat förrättning.

59 §. Reglering av enskilda vägar. I

järnvägsplanen anges regleringar av vägar och vägrätter. Banhållaren skall svara för byggandet av ett järnvägsområde eller byggandet av enskilda vägar med anledning av föreskrifter eller förbud som hänför sig till plankorsningar och skall överlåta vägarna till användarna när de är klara och när en överlåtelse är ändamålsenlig med tanke på byggandet av vägen och järnvägsområdet. Vid en järnvägsförrättning behandlas och avgörs dessa ärenden som gäller enskilda vägar och också övriga ärenden som enligt lagen om enskilda vägar skall avgöras vid en vägförrättning, t.ex. vilka som är delägare i en väg och hur väghållningsskyldigheten fördelas mellan delägarna.

Enligt 2 mom. skall en järnvägsförrättning på banhållarens begäran kunna utvidgas till en lokal vägförrättning enligt 38 c § i lagen om enskilda vägar, och då kan en enskild väg regleras i större utsträckning än vad som föreslås i järnvägsplanen. På en lokal vägförrättning tillämpas då bestämmelserna om lokala vägförrättningar i lagen om enskilda vägar, och dessutom skall ersättningar för avlägsnande eller flyttning av plankorsning enligt 62 § i den föreslagna lagen avgöras vid sådana förrättningar. På förrättningen tillämpas också bestämmelserna om intressebevakning och rättshjälp i 82 § i inlösningslagen.

På ett detaljplaneområde anläggs gatorna enligt detaljplanen eller gatuplanen.

60 §. Avtal om ersättning. I paragrafen förbehålls banhållaren likväl rätt att avtala med markägaren om ersättning i anslutning till inlösen av ett järnvägsområde. De förhandlingar som leder till ett avtal skall inledas på initiativ av banhållaren. För att förfarandet med järnvägsförrättningar skall kunna hållas smidigt och för att ett snabbt förfarande med avtalade ersättningar skall kunna säkerställas föreslås bli bestämt att sakägarnas avtal om ersättningar inte skall behöva underställas inlösningskommissionen för fastställelse. I 1 mom. föreslås dessutom en bestämmelse som gör att ingångna avtal gäller även nya ägare till fastigheten.

Enligt 2 mom. bildas en inlösningsenhet av ett järnvägsområde som genom överlåtelse, t.ex. fastighetsköp, kommit i banhållarens ägo. Om en överlåtelse omfattar också områden utanför järnvägsområdet, vilket ofta

är fallet när banhållningsmyndigheten köper en hel fastighet, bibehåller dessa områden sin tidigare beskaffenhet och omfattas således också av lagfartsskyldigheten. Beroende på situationen kan en ovan nämnd inlösningseenhet anslutas till en inlösningseenhet som banhållaren redan äger eller till en inlösningseenhet som skall bildas. Det vore i regel motiverat att ansluta enheter till varandra i syfte att minska antalet inlösningseenheter.

I fråga om upphörande eller hållande i kraft av inteckningar och övriga särskilda rättigheter gäller vad som bestäms i 49 §, till vilken hänvisas i momentet. Om rättigheter som förfaller vållar innehavaren av rättigheterna skada, skall banhållaren ersätta skadan. Den skada som en inteckningsborgenär vållas framgår när panträtten realiserar. När ingen överenskommelse om skadestånd, avgörs ärendet vid en järnvägsförrättning. Om detta föreskrivs i 3 mom.

61 §. Ersättning för skydds- och frisiktsområden. Enligt de föreslagna bestämmelserna i 37—39 § begränsas markägarens rätt att bygga på skydds- och frisiktsområden invid järnvägar. När byggandet i dessa fall förbjuds eller begränsas på grund av ett viktigt allmänt intresse, t.ex. trafik- eller tågsäkerheten eller för säkerställande av järnvägens konstruktioner och system, uppkommer ingen ersättningsskyldighet. Då inskränkningar i fråga om skydds- eller frisiktsområden första gången träder i kraft på fastigheten skall markägaren dock ha rätt till ersättning i det fall som anges i 1 mom. Banhållaren skall betala ersättning för skadan, om markägaren t.ex. på grund av ett byggförbud bland bestämmelserna om skydds- och frisiktsområden, har orsakats kostnader som senare visar sig vara till ingen nytta. För olägenheter skall betalas ersättning bara i exceptionella fall då olägenheten kan bedömas vara betydande, t.ex. om möjligheten att bygga förhindras eller avsevärt försvåras.

Enligt 2 mom. skall fastighetens ägare ha rätt att få ersättning av banhållaren för egendom, t.ex. växtlighet, som avlägsnas från ett skydds- och frisiktsområde liksom även för egendom som avlägsnas eller flyttas

eller blir föremål för ändringar i de fall som avses i 41 § 2 mom.

62 §. Ersättning för avlägsnande eller flyttning av plankorsning. När användningen av en befintlig plankorsning förbjuds skall det samtidigt anges en ny trafikförbindelse i järnvägsplanen. När avlägsnandet av plankorsningar med tillhörande vägregleringar baserar sig på ett viktigt allmänt intresse, bör man i viss mån utan ersättning utstå de olägenheter som de nya arrangemangen orsakar. Det föreslås därför att markägaren skall vara berättigad till ersättning av banhållaren för de olägenheter markägaren orsakar endast i de fall då avlägsnandet av en plankorsning bedöms föranleda betydande olägenhet vid nyttjandet av en fastighet som tidigare haft rätt att använda plankorsningen.

Den rätt som hänför sig till en plankorsning skall behandlas vid den förrättning där frågan om avlägsnande eller flyttning av plankorsningen behandlas. Banförrättning och vägförrättning enligt lagen om enskilda vägar kan vara sådana här förrättningar.

63 §. Ersättning för utredningsarbete och för vissa andra åtgärder. I paragrafen bestäms om markägarens rätt till ersättning i de fall då banhållaren med stöd av den föreslagna lagen har rätt att använda fastigheten för ett visst ändamål. Skada eller olägenhet som orsakas av sådan användning skall ersättas. I paragrafen avses utredningsarbete som utförs på fastigheten, ordnande av tillfällig farväg på någon annans mark och nyttjande av en sådan väg, olägenhet och skada på grund av brådsnande banarbete.

64 §. Ersättning för miljöskador. I paragrafen hänvisas till 12 § i lagen om ersättning för miljöskador (734/1994), vilken tillämpas när miljöskador ersätts. I den nämnda paragrafen bestäms om ersättningsskyldighet och grunderna för hur ersättningen bestäms.

65 §. Övriga ersättningar och järnvägsförrättning som gäller ersättningar. Ersättning skall bestämmas vid en järnvägsförrättning med iakttagande av principen om full ersättning enligt 29 § i inlösningsskyddslagen. Ersättningen består av ersättning för föremål och ersättning för men samt av skadestånd. Ersättningsgrunderna

framgår av inlösningslagen. I stället för eller som komplement till bestämmelserna i den utfärdas särskilda bestämmelser i banlagen. När en ersättningsfråga har behandlats och avgjorts vid en järnvägsförrättning innebär det också att ersättningsfrågan är slutligt avgjord. För att tillräcklig smidighet skall kunna garanteras föreslås i 1 mom. bli bestämt att fastighetens ägare skall vara berättigad till ersättning av banhållaren, om byggandet av en järnväg orsakar en fastighet annan skada eller olägenhet än vad som avses i 5 kap. i den nya lagen. En allmän förutsättning för ersättningsskyldighet är att byggandet eller användningen av en järnväg kränker någons rättsligt skyddade ställning som är knuten till fastigheten. Att rekreativsvärden baserade på allemansrätten går förlorade eller minskar ger inte anledning till ersättning. En allmän förutsättning för ersättning är också att förlusten kan påvisas objektivt och värderas ekonomiskt, t.ex. som en minskning av fastighetens värde.

I 1 mom. föreslås vidare bli bestämt att ett ersättningsärende av detta slag skall behandlas och avgöras vid en järnvägsförrättning, om överenskommelse inte kan nås. Banhållaren eller den som yrkar ersättning skall kunna ansöka om järnvägsförrättning. Genom förslaget kanaliseras alla ersättningsärenden av detta slag till en järnvägsförrättning, som leds av en sakkunnig i ersättningsfrågor och där det lagfästa förfarandet uppfyller villkoren för rättsskydd. Ändring i beslut som fattats vid järnvägsförrättningen skall få sökas hos jorddomstolen.

Enligt 2 mom. skall järnvägsförrättning kunna verkställas också när det gäller att avgöra en sådan ersättnings- eller inlösningsfråga som avses i den föreslagna lagen och som inte hänför sig till byggandet eller användningen av en järnväg. Detta gäller i synnerhet de fall som avses i 63 § och miljöskador. En ersättningsfråga kan vara av det slaget att beslut kan fattas först sedan järnvägsförrättningen har avslutats, antingen därför att frågan har kommit upp vid järnvägsförrättningen men ännu inte kunnat avgöras där eller därför att ersättningsfrågan kommer upp när förrättningen redan har avslutats.

Det föreslås i 3 mom. att banhållaren eller

den som yrkar ersättning skall kunna ansöka om en sådan järnvägsförrättning som nämns i 1 och 2 mom.

66 §. Värdetidpunkt och beaktande av förändringar i den allmänna prisnivån. Vid järnvägsförrättningar är besittningstagandet av områden och rättigheter oberoende av bestämmandet av ersättningar. Vid tidpunkten för besittningstagandet får banhållaren rätt att använda områdena för det ändamål som anges i järnvägsplanen. Därför skall den egendom som löses in vid en järnvägsförrättning värderas enligt dess beskaffenhet och värde vid tidpunkten för besittningstagandet. Denna tidpunkt skall enligt 1 mom. benämnas värdetidpunkt. Den som överlåter egendomen får räkna sig till godo en uppgång som sker i den allmänna prisnivån mellan värdetidpunkten och den tidpunkt då ersättningen bestäms.

Om förskottsersättning har bestämts, skall skillnaden mellan den slutliga ersättningen och förskottsersättningen anpassas enligt uppgången i den allmänna prisnivån. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom.

67 §. Värdetidpunkt i särskilda fall. Eftersom det vid järnvägsförrättningar enligt 65 § inte förekommer något egentligt besittningstagande som påverkar ersättningarna och inga förskottsersättningar bestäms, föreslås att värdetidpunkten i dessa fall skall vara den tidpunkt då förrättningen avslutas.

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

69 §. Utbetalning av ersättning samt ränta. De ersättningar som banhållaren ålagts att

betala enligt beslut vid en järnvägsförrättning skall enligt 1 mom. betalas med sex procents årlig ränta inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna bestämdes. Om ersättningen inte har betalats inom utsatt tid, skall från förfallodagen betalas dröjsmålsränta på den obetalda ersättningen enligt den räntefot som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

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

Den årliga räntan på sex procent skall beräknas från tidpunkten för det besittningstagande som avses i 46 § 1 och 2 mom. Också när besittningstagandet grundar sig på ett avtal enligt 46 § 3 mom. skall räntan beräknas från tidpunkten för besittningstagandet, om inte något annat har överenskommits. I de fall enligt 65 då det inte förekommer något egentligt besittningstagande som påverkar ersättningarna, skall den årliga räntan på sex procent beräknas från tidpunkten för slutsammanträdet i samband med järnvägsförrättningen. Ränta på ersättning som bestämts på grund av ägoreglering skall beräknas från tidpunkten för besittningstagandet av områdena, och vid förrättningen bestäms alltid tidpunkten för besittningstagandet av de ägor som ägoregleringen gällt. I 3 mom. bestäms vid vilken tidpunkt räntan börjar räknas på det

angivna sättet.

70 §. Utbetalning av ersättning som är stridig. I paragrafen föreslås bli bestämt att om banhållaren anför besvär över ersättningar som bestämts vid en järnvägsförrättning, behöver den del av ersättningen som bestridits inte deponeras på länsstyrelsens konto. Ersättningstagaren skall dock vara berättigad att av banhållaren få den del av ersättningen som är stridig och som överstiger en lagakraftvunnen ersättning. En förutsättning är att ersättningstagaren ställer banhållaren säkerhet för den del som är stridig och för den sex procents ränta som skall beräknas på den från den dag då medlen lyfts. Som säkerhet kan ställas endast en sådan säkerhet som banhållaren godkänner, dvs. i vanliga fall bankgaranti.

71 §. Tvångsverkställighet i särskilda fall. Sakägarna kan bli tvungna att på det sätt som angetts ovan betala banhållaren ersättning i samband med ägoregleringar, när banhållaren ansvarar för betalningen av ersättningar som bestämts vid dem. I undantagsfall kan beaktandet av den nytta som fastighetens ägare får dessutom leda till att det är banhållaren som är betalningsmottagare. På grund av en ägoreglering byter den egendom som ägoregleringen gäller ägare. För de fall då sakägaren inte godvilligt betalar banhållaren den påförda ersättningen eller inte enligt det beslut som fattats vid järnvägsförrättningen överlåter besittningen av egendom som till följd av ägoreglering har bytts ut, föreslås i paragrafen en bestämmelse om tvångsverkställighet. Enligt förslaget skall på tvångsverkställighet tillämpas bestämmelserna om utsökning av ersättningar och handräckning i 288 § i fastighetsbildningslagen.

72 §. Panträttsinnehavares rätt till ersättning. I 1 mom. bestäms om att innehavaren av panträtt har rätt att få ersättning, om ersättningen inte har deponerats, den ersättningsberättigade har avstått från ersättningen eller en uppenbarligen för låg ersättning har avtalats och innehavaren av panträtt har förlorat sin fordran helt eller delvis till följd av ovan nämnda orsaker.

I 2 mom. föreslås en särskild bestämmelse om deponering av ersättning när en fastighet

löses in helt och hållet vid en järnvägsförrättning. Enligt 49 § 1 mom. i inlösningslagen skall det i sådana fall alltid bestämmas att ersättning för föremål skall deponeras oberoende av om en panträtt hänför sig till fastigheten eller inte. Syftet med bestämmelsen har varit att skydda innehavare av sådana panträtter anslutna till en fastighet för vilkas bestånd inget registreringsförfarande har ställts som villkor. Sådana har varit lagstadgade panträtter och panträtt för ogulden köpeskilling. Enligt lagen om införande av jordabalken (541/1995) förfaller lagstadgade panträtter likväl om de inte har anmälts för inskrivning inom tre år efter jordabalkens ikraftträdande den 1 januari 1997. Panträtten för ogulden köpeskilling förfaller om in-teckning på grundval av den inte söks inom tio år efter jordabalkens ikraftträdande. Eftersom inga dolda panträtter längre kan hänföras till en fastighet från ingången av 2007 när de panträtter för ogulden köpeskilling vilka saknar in-teckning förfaller, föreslås en bestämmelse enligt vilken ersättning för föremål då hela lägenheten löses in skall deponeras bara i de fall då fastigheten belastas av panträtt som antecknats i lagfarts- och in-teckningsregistret. På deponering tillämpas i övrigt 49 § 2—4 mom. i inlösningslagen, till vilka hänvisas i paragrafen.

73 §. Obetydliga ersättningar. I syfte att förenkla förfarandet för betalning av ersättningar föreslås bli bestämt att om det totala ersättningsbelopp som det vid järnvägsförrättningen har bestämts att skall betalas till en sakägare inte med ränta överstiger 20 euro, behöver beloppet inte betalas eller deponeras. Med sakägare avses i detta sammanhang också t.ex. samägare till en fastighet eller ägare till ett samfällt område, på så sätt att det nämnda beloppet 20 euro inte räknas separat för varje delägare utan utgående från den helhet de bildar.

74 §. Ersättningsfria överlåtelser. Enligt 1 mom. skall staten inte ha rätt att få ersättningar enligt banlagen. Vid järnvägsförrättningar skall statliga affärsverk i princip ha samma ställning som de andra sakägarna. För att tillräcklig smidighet skall kunna bevaras skall statsrådet likväl ha rätt att av särskilda skäl i enskilda fall också

besluta något annat om statens rätt till ersättning.

75 §. Kostnaderna för järnvägsförrättning. I paragrafen bestäms om kostnaderna för järnvägsförrättning. Eftersom en järnvägsförrättning vanligen baserar sig på en ansökan från banhållaren i de fall som gäller byggande av järnväg, bör banhållaren ansvara för kostnaderna för järnvägsförrättningen. Som undantag från denna huvudregel föreslås att de som yrkar ersättning vid järnvägsförrättningar som avses i 65 § helt eller delvis skall kunna påföras ansvaret för förrättningskostnaderna, om yrkandet har varit uppenbart ogrundat. Detta kan bli aktuellt om yrkandet objektivt sett saknar grund. Att ett ersättningsyrkande avslås betyder ändå inte nödvändigtvis att det har varit uppenbart ogrundat.

76 §. Registrering av järnvägsförrättning. I överensstämmelse med 192 § 1 mom. i fastighetsbildningslagen föreslås bli bestämt att en järnvägsförrättning skall kunna registreras efter det att förrättningen har vunnit laga kraft. En förrättning har vunnit laga kraft när besvärstiden i fråga om den har gått ut eller, om besvär har anförts över förrättningen, när besvaren har avgjorts slutligt genom domstolsbeslut. I syfte att förenkla procedurerna föreslås i 1 mom. med avvikelse från 53 § i inlösningslagen bli bestämt att utbetalningen av ersättningar som bestämts vid en förrättning inte skall vara något villkor för en registrering och att dessa utbetalningar inte heller annars skall behöva anmälas till lantmäteribyrån.

Bestämmelserna i 2 mom. möjliggör partiell registrering av järnvägsförrättningar i situationer där ändring söks. Detta skall vara möjligt för det första i fråga om de fastigheter som sökandet av ändring inte gäller. För det andra skall partiell registrering vara möjlig med tillstånd av jorddomstolens ordförande, om sökandet av ändring inte påverkar fastställandet av föremålet eller registeranteckningarna.

77 §. Sökande av ändring i beslut som har fattats vid järnvägsförrättning.

För sökande av ändring i beslut som har fattats vid järnvägsförrättning gäller 89—93 § i inlösningslagen, till vilka hänvisas i paragrafen. I ett beslut genom vilket en förrättningsingenjör har delat upp

inlösningen i två förrättningar med stöd av 52 § 1 mom. skall ändring dock inte få sökas separat.

6 kap. Nedläggning av järnväg och indragning av dess biområde

78 §. Nedläggning av järnväg i samband med byggande av järnväg. När en järnväg med en ny sträckning byggs skall enligt 1 mom. en järnväg som blir vid sidan om den nya sträckningen läggas ned genom en järnvägsplan, om det inte i järnvägsplanen har bestämts att den gamla banan skall vara järnväg. Även om en järnväg som blir vid sidan av en ny sträckning upphör att vara järnväg, skall det i järnvägsplanen kunna bestämmas att det tidigare järnvägsområdet skall användas för andra banhållningsändamål, t.ex. som upplags- eller lastningsområde.

79 §. Nedläggning av järnväg i andra sammanhang. I 1 och 2 mom. bestäms om förutsättningarna för nedläggning av en järnväg i andra sammanhang än i anslutning till byggande. Kommunikationsministeriet skall kunna lägga ned en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Banförvaltningscentralen, om de villkor som nämns i 1 och 2 mom. uppfylls.

Enligt 1 mom. skall kommunikationsministeriet kunna lägga ned en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Banförvaltningscentralen, om de fyra villkor som nämns i momentet uppfylls.

Det första villkoret är att järnvägen inte längre används för trafik som bedrivs av ett järnvägsföretag, för banhållningsrelaterad trafik eller för trafikens övriga behov. När nedläggning bereds bör hänsyn tas till trafiksystemet som helhet. Eventuella övriga trafikplaner som gäller förbindelsen bör ses över.

Det andra villkoret är att användning enligt den föregående punkten inte kan förutses i fråga om järnvägen, dvs. att det inte är att vänta att järnvägen skall användas för trafik som bedrivs av ett järnvägsföretag, för banhållningsrelaterad trafik eller för trafikens övriga behov. Vid prövning enligt denna punkt bör granskningssperioden vara rätt lång.

Det tredje villkoret är att järnvägen inte

heller behövs som privat spåranläggning. Innan en järnvägsplan som gäller nedläggning sänds skall Banförvaltningscentralen klarlägga potentiella privata banhållare, såsom kommunerna i området liksom affärsföretag och företag inom turistbranschen.

Det sista villkoret enligt 1 mom. är att det på basis av utredningarna i järnvägsplanen kan konstateras att området kan nås på ett alternativt sätt och att transportformerna också har tryggats på något annat alternativt sätt. En alternativ transportform utgörs i allmänhet av en landsväg med staten som huvudman.

Enligt 2 mom. kan kommunikationsministeriet dra in en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Banförvaltningscentralen, 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 transportformerna har tryggats på något annat alternativt sätt. I bestämmelsen är det frågan om statsfinansiell prioritering och klarläggning av ett hur vidsträckt bannät som kan upprätthållas med statliga budgetanslag.

I en järnvägsplan som gäller nedläggning skall konsekvenserna av nedläggningen klarläggas, t.ex. konsekvenserna för miljön, konsekvenserna för trafiken och transporten samt konsekvenserna för regionutvecklingen. I vissa nedläggningsfall kan det bli aktuellt med en miljöbedömning enligt 5 § i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005). Järnvägsplaner som gäller nedläggning skall utarbetas i enlighet med bestämmelserna om växelverkan enligt denna lag så att sakägarna hörs. Utlåtanden om nedläggningsplanen skall begäras av de myndigheter som saken gäller.

Vad som ovan sagts om växelverkan skall angå det skede då Banförvaltningscentralen förbereder järnvägsplan som gäller nedläggning av järnväg. På grund av den stor betydelse nedläggningen medför och för att försäkra koordineringen mellan olika förvaltningsområden föreslås det i 3 mom. att kommunikationsministeriet före beslutsfattandet skall vid behov höra de

ministerier, landskapsförbund och kommuner som saken gäller. Detta behövs speciellt i de situationer där andra parter emotstår det planerade nedläggandet av järnvägen.

80 §. Överlåtelse av järnvägsområde i samband med nedläggning av järnväg. Om ett järnvägsområde som dragits in kan användas för andra trafikbehov, t.ex. som vägunderlag, skall området kunna överföras till en annan myndighet inom statsförvaltningen genom överföring av besittningen. I bestämmelsen beskrivs sådana fall där ett järnvägsområde inte kvarstår i statens bruk. Enligt 1 mom. skall Banförvaltningscentralen med stöd av kommunikationsministeriets beslut överlåta ett järnvägsområde, om det inte är motiverat att Banförvaltningscentralen fortsätter att förvalta området. En motivering till att området kvarhålls kan vara att området alltjämt har reserverats som järnvägsområde i landskapsplanen eller att bevarandet av området som järnvägsområde kan motiveras på något annat motsvarande sätt. Järnvägsområden skall överlåtas så som föreskrivs i lagen om rätt att överlåta statlig fastighetsförmögenhet (973/2002).

Enligt 2 mom. skall ett järnvägsområde som är av ringa värde eller betydelse kunna kostnadsfritt överföras till de angränsande fastigheterna längs mittlinjen av det område som ett eller flera av banans spåranslagningar bildar. Vid rågång på det tidigare järnvägsområdet skall en rå få rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så att till arealen små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, överförs från en fastighet till en annan. I den järnvägsplan som gäller nedläggningen av en järnväg skall anges tidpunkten för nedläggningen, från och med vilken banhållarens äganderätt upphör.

I enlighet med 3 mom. skall nyttjanderätten enligt 48 § 1 mom. förfalla när Banförvaltningscentralen avstår från ett järnvägsområde som dragits in.

Enligt 4 mom. skall det i järnvägsplanen bestämmas från vilken tidpunkt området upphör att vara järnväg.

81 §. Konstruktioner och anordningar på ett järnvägsområde som dragits in och

överlåts. Enligt paragrafen skall Banförvaltningscentralen inom två år efter det att beslutet om nedläggandet av järnvägen trätt i kraft transportera bort egendom som den har byggt eller placerat på det tidigare järnvägsområdet. I annat fall övergår egendomen till den till vilken det indragna järnvägsområdet övergår enligt 80 §, om inte Banförvaltningscentralen och mottagaren har avtalat om något annat.

I järnvägsplanen skall påvisas huruvida området behövs som vägområde eller för något annat ändamål som är känt på förhand. Vidare skall Banförvaltningscentralen i järnvägsplanen beskriva om det på området finns ledningar, konstruktioner och anordningar som kräver särskilt underhåll. Banförvaltningscentralen svarar för de åtgärder i anslutning till överlåtelsen som skall vidtas efter kommunikationsministeriets beslut om nedläggning. Banförvaltningscentralen bereder också avtalen efter beslutet. Banförvaltningscentralen skall lämna området i ett sådant skick att dess användning för det syfte som angetts i järnvägsplanen inte försvåras.

I paragrafen bestäms också om återställande av ett tidigare järnvägsområde. Om en järnväg som läggs ned inte behövs som vägområde eller museijärnväg, skall banhållaren på egen bekostnad sörja för återställandet av det järnvägsområde som dragits in. Åtgärderna skall anges i järnvägsplanen och förverkligas inom två års tid från det beslutet om nedläggandet av järnvägen vunnit laga kraft. Det är inga stora åtgärder som krävs i detta sammanhang, utan det räcker med att järnvägsområdet sätts i ett sådant skick att t.ex. träd kan börja växa där naturligt. I några fall kan banhållaren vara skyldig att iståndsätta marken före överlåtelse av området.

82 §. Förfaranden som gäller ett järnvägsområde som dragits in. I paragrafen bestäms om åtgärder för fastighetsbildning när det gäller tidigare järnvägsområden. Om området används för andra banhållningsändamål, behövs det inga fastighetsbildningsåtgärder. Om området överlåts enligt bestämmelserna gällande statlig fastighetsförmögenhet, ansöker mottagaren om styckning eller någon annan

fastighetsförrättning.

För att behövliga fastighetsrättsliga och registertekniska åtgärder skall bli vidtagna i de fall som nämns i 80 § 2 mom. skall banhållaren ansöka om järnvägsförrättning enligt 44 §. För att fastighetssystemet och banhållningen skall vara tydliga bör järnvägsförrättning sökas så snart som möjligt efter det att järnvägsplanen har godkänts. Detta föreslås i 1 mom.

Vid en järnvägsförrättning noteras ett järnvägsområde som har överlåtits samt områdets areal. Området anges på förrättningskartan och märks också ut i terrängen vid behov. Bestämmelsen om detta ingår i 2 mom.

Det område som har kommit i kommunens ägo ombildas till en fastighet eller fogas till en fastighet som kommunen äger med iakttagande i tillämpliga delar av vad som i 41 § i fastighetsbildningslagen bestäms om fristående områden som inte hör till en registerenhet.

83 §. Indragning av biområde. Enligt 1 mom. skall banhållaren besluta att dra in ett biområde efter att ha konstaterat att området inte längre behövs för banhållningen. För förfarandet gäller i tillämpliga delar vad som bestäms om järnvägsplaner. Eftersom indragningen av ett biområde bara i undantagsfall har verkningar som sträcker sig utanför området då kretsen av sakägare begränsar sig till ägarna av området, kan hörande och övriga förfaranden skötas på ett enklare sätt än genom normalt järnvägsplaneförfarande.

Ett indragningsbeslut skall få överklagas. När ett biområde dras in upphör samtidigt den nyttjanderätt som hänfört sig till området. Efter indragningen skall banhållaren utan dröjsmål ansöka om järnvägsförrättning enligt 67 § 1 mom.

Enligt 2 mom. skall banhållaren ersättas för den nytta som indragningen av ett biområde medför. Förutsättningen är att nyttan inte skall anses vara obetydlig. Det kan bli aktuellt att ersätta nyttan t.ex. vid indragning av ett biområde där stenmaterial har hämtats och där det fortfarande finns stenmaterial som markägaren kan utnyttja. Om överenskomme om ersättningen inte nås, skall frågan avgöras vid järnvägsförrättning.

Vad som i 1 och 2 mom. bestäms om

biområden skall också tillämpas på ett sådant område som är jämförbart med biområde enligt denna lag och till vilket banhållaren fått nyttjanderätt genom inlösen före denna lags ikraftträdande.

84 §. Upphörande av panträtt och särskild rättighet. I paragrafen bestäms om upphörande av panträtt eller särskild rättighet i fråga om ett område som med stöd av kapitlet har övergått till en annan fastighet. Om panträtt eller särskild rättighet hänför sig till en fastighet från vilken ett område har övergått till en annan fastighet med stöd av detta kapitel, skall den nämnda rättigheten upphöra vad gäller det överförda området. Om upphörandet av en rättighet medför skada för dess innehavare, skall innehavaren vara berättigad till ersättning av banhållaren. I detta fall skall 5 kap. iaktas i tillämpliga delar.

85 §. Strykning av anteckningar om skydds- och frisiktsområde. Enligt 51 § skall begränsningar av markanvändningen i fråga om skydds- och frisiktsområden invid järnväg antecknas i fastighetsregistret. För att fastighetssystemet skall vara tydligt föreslås bli bestämt att obehövliga anteckningar skall strykas ur fastighetsregistret på tjänstens vägnar vid järnvägsförrättningar som gäller tidigare järnvägsområden. Om järnvägsförrättningen inte verkställas, skall detta göras på Banförvaltningscentralens ansökan.

7 kap. Särskilda bestämmelser

86 §. Straff. I paragrafen bestäms om straff för gärningar som strider mot banlagen. Den som bryter mot ett förbud eller föreläggande som meddelats med stöd av 17, 31—33 eller 40 § eller handlar i strid med ett tillstånd som har meddelats med stöd av dessa lagrum och i strid med villkoren i tillståndet eller uppsåtligt eller av grov oaktsamhet handlar i strid med ett förbud som anges i eller meddelats med stöd av 21 § 2 mom. eller 37—39 §, skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för överträdelse av bestämmelserna i banlagen dömas till böter.

87 §. Administrativa tvångsåtgärder. Förbud och övriga förelägganden enligt den

föreslagna lagen meddelas i regel med tanke på trafiksäkerheten eller för att möjliggöra banhållning. Det är därför viktigt att kunna tillgripa tvångsmedel i syfte att säkerställa att regler och förelägganden efterlevs. Enligt 1 mom. skall länsstyrelsen ha befogenhet att meddela förelägganden mot den som bryter mot den föreslagna lagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den. För att länsstyrelsens förelägganden skall ha avsedd verkan skall länsstyrelsen kunna sätta ut vite eller hot om tvångsutförande. På dessa tillämpas viteslagen, till vilken det hänvisas i momentet.

Enligt 2 mom. skall Banförvaltningscentralen ha rätt att i vissa fall på egen hand rätta till en olovlig åtgärd. Eftersom åtgärder för att rätta till något i regel berör en annans egendom är detta möjligt först och främst i vissa brådskande specialfall då en omedelbar fara hotar trafiken och då brådskande åtgärder krävs för att avvärja faran. Dessutom skall Banförvaltningscentralen vara berättigad att rätta till en olovlig åtgärd som riktar sig mot ett järnvägsområde, även om trafiken inte utsätts för någon omedelbar fara.

I 3 mom. bestäms om handräckning av polisen. Handräckning kan komma i fråga framför allt i de situationer enligt 2 mom. som kräver brådskande åtgärder för att avvärja en fara som omedelbart hotar trafiken eller för att rätta till en olovlig åtgärd som riktar sig mot ett järnvägsområde. För det andra skall handräckning kunna fås, om någon förhindrar utredningsarbeten enligt 9 § på någon annans mark. I fråga om handräckning av polisen gäller i övrigt polislagen (493/1995).

88 §. Indrivning av kostnader. I paragrafen bestäms om indrivning av avgifter. Om banhållaren i enlighet med denna lag är berättigad att vidta en åtgärd på någon annans bekostnad, skall banhållaren kunna ta ut kostnaderna hos den betalningsskyldige. Kostnader skall drivas in i den ordning som bestäms i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/1961).

89 §. Underhåll av plankorsning och därtill ansluten väg samt broar. Enligt 1 mom. skall banhållaren vara skyldig att underhålla plankorsningen mellan en väg och

en järnväg över hela betongplattan. Vaghållaren skall svara för vinterunderhållet av vägen.

Enligt 2 mom. skall banhållaren på egen bekostnad placera och underhålla varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning vilka placerats på en väg vid en plankorsning med en järnväg, om inte något annat avtalas om kostnadsansvaret. När en ny väg byggs på ett järnvägsområde skall vaghållaren på egen bekostnad placera varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning. Vaghållaren skall på egen bekostnad placera och underhålla vägmärken som varnar för järnvägen. I 2 mom. behandlas sådana fall där en ny väg byggs så att den korsar en bana. I egenskap av den som ansvarar för trafikledningen på trafikleden skall vaghållaren sörja för placeringen och underhållet av de vägmärken som placeras invid den trafikled som byggs.

I 3 mom. bestäms om underhåll av broar som korsar en väg eller och en järnväg samt underhåll av gemensamma broar. Den part vars bro korsar den andra trafikleden svarar för underhållet. Gemensamma broar skall skötas enligt överenskommelse mellan vaghållningsmyndigheten och banhållaren.

Vad som ovan sagts om korsningar och broar gäller på grund av 11 punkten i 3 § landsvägar som Vägförvaltningen förvaltar, enskilda vägar och gator som kommuner förvaltar. För tydlighetens skull föreslås det i 4 mom., att det som sagts om vaghållare gäller också kommunen som gatuhållare.

90 §. Delgivning och delfående av beslut. I paragrafen bestäms om delgivning av beslut om godkännande av planer och av vissa andra beslut. I 1 mom. föreslås en grundläggande bestämmelse som gäller delgivning och delfående av beslut om godkännande av utredningsplaner och järnvägsplaner samt om förlängning av utredningsplaners och järnvägsplaners giltighetstid. Dessa beslut skall delges offentligt. I detta syfte skall banhållaren sända beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet till den kommun vars område järnvägsprojektet gäller. Om projektet gäller flera kommuner skall beslutet och handlingarna sändas till alla. Kommunen skall för sin del meddela att beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet är

framlagda i enlighet med 64 § i kommunallagen. Beslutet och handlingarna skall vara framlagda under den tid kungörelsen om dem är anslagen. Banhållaren skall svara för kostnaderna för kungörelsen. I överensstämmelse med 188 § 5 mom. i markanvändnings- och bygglagen föreslås att delfåendet anses ha skett och besvärstiden enligt 22 § i förvaltningsprocesslagen börjat när kungörelsen lades fram offentligt.

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

91 §. Meddelande om beslut till dem som gjort en anmärkning och till myndigheterna. Innan en utredningsplan och en järnvägsplan godkänns skall sakägarna och också andra vilkas förhållanden eventuellt kan påverkas av det planerade järnvägsprojektet ges möjlighet att framställa anmärkningar mot planen. Med tanke på den rättsliga ställningen för dem som gjort en anmärkning är det viktigt att de får veta om deras anmärkning har beaktats. I 1 mom. föreslås därför en bestämmelse enligt vilken ett meddelande om beslut om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan skall sändas till dem som gjort en anmärkning, om deras adresser är kända. Det bästa sättet att meddela dem är att per post sända dem en kopia av beslutet om godkännande.

I 2 mom. bestäms om hur myndigheterna skall underrättas om beslut om godkännande av planer. Kommunen, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå skall underrättas om beslut om

godkännande. Huruvida andra myndigheter behöver underrättas beror på om det järnvägsprojekt som planen avser har verkningar på myndighetens ansvarsområde.

92 §. Ändringssökande. Enligt 1 mom. skall förvaltningsprocesslagen tillämpas när ändring söks i beslut som har fattats med stöd av den föreslagna lagen. Ändring i beslut som har fattats vid en järnvägsförrättning skall sökas hos jorddomstolen, och därför hänvisas i 1 mom. till 77 §. Banhållarens beslut enligt 17, 40 och 41 § skall få överklagas hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets plankorsningen eller fastigheten i fråga finns. I övrigt bestäms förvaltningsdomstolarnas behörighet enligt 12 § i förvaltningsprocesslagen.

Enligt 2 mom. skall kommunen, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå ha besvärsmätt i fråga om ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller till de nämnda myndigheternas verksamhetsområde. Bestämmelsen kompletterar 6 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen.

Enligt 6 § 1 mom. i förvaltningsprocesslagen får besvär över ett beslut anföras av den som beslutet avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet. Inom rättspraxisen har man förhållit sig avvaktande till besvärsmätten för sammanslutningar. För att skapa klarhet i rättsläget och fullt ut tillgodose den rätt till inflytande som tryggas i grundlagen föreslås i 3 mom. bli bestämt att olika sammanslutningar och stiftelser skall ha rätt att anföras besvär. Någon särskild avgränsning av deras ansvarsområden föreslås inte. Besvärsmätten skall bara gälla för registrerade lokala eller regionala sammanslutningar och stiftelser. De skall ha rätt att söka ändring genom besvär i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens verksamhetsområde. Ansvarsområdet och verksamhetsområdet bestäms i sammanslutningens eller stiftelsens stadgar. Förslaget stämmer överens med 191 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen

samt 105 § 3 mom. i landsvägslagen.

Enligt 4 mom. skall besvär över utredningsplaner och järnvägsplaner som skall anses vara av samhällelig vikt behandlas i brådskanie ordning i förvaltningsdomstolarna och högsta förvaltningsdomstolen. Bestämmelsen stämmer överens med 188 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen, enligt vilket besvär som gäller en detaljplan som skall anses vara viktig med tanke på bostadsbyggande eller annars vara av samhällelig vikt skall behandlas i brådskanie ordning. Förslaget stämmer likaså överens med 105 § 4 mom. i landsvägslagen. Syftet med ett järnvägsprojekt är att förbättra trafikförhållandena, så att järnvägen bättre än förut skall tillfredsställa trafik- och transportbehoven, minska trafikens miljöolägenheter och förbättra trafiksäkerheten. Om genomförandet av ett järnvägsprojekt skjuts upp medför det ökade trafik- och transportkostnader för samhället samt förluster i form av person- och saksador. EU-finansieringen eller den finansiering som i budgeten har anvisats för järnvägsprojekt äventyras om genomförandet av ett projekt drar ut på tiden och byggkostnaderna ökar till följd av en stigande prisnivå. Kostnaderna kan öka också på grund av att byggarbetet till följd av förseningar kan inledas vid en tidpunkt som är konjunkturmässigt ofördelaktig. Besvär över utredningsplaner och vägplaner som är av samhällelig vikt bör därför kunna behandlas i brådskanie ordning. Planerna gäller åtminstone de järnvägsprojekt som i kommunikationsministeriets verksamhets- och ekonomiplan föreslås som utvecklingsinvesteringar i fråga om järnvägsnätet och som i statsbudgeten nämns särskilt som projekt för utvecklande av bannätet eller som annars nämns särskilt i budgeten.

93 §. Begränsningar i ändringssökandet. I paragrafen bestäms om begränsningar i rätten att söka ändring i beslut om godkännande av utredningsplaner och järnvägsplaner. I paragrafen föreslås bli bestämt att i ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan skall ändring inte få sökas till den del järnvägens sträckning och de tekniska lösningarna redan har godkänts i en

lagakraftvunnen plan med rättsverkningar. När planen utarbetades och godkändes har sakägarna kunnat tillgripa rättsskyddsmedel enligt markanvändnings- och bygglagen vid bevakningen av sina intressen och rättigheter, t.ex. i ett ärende som gäller en i planen avsedd järnvägs sträckning eller i fråga om de tekniska lösningarna för järnvägen. Eftersom dessa lösningar sedan har vunnit laga kraft i planen och eftersom varken utredningsplaner eller järnvägsplaner i enlighet med 10 § får godkännas i strid med en sådan plan som nämns i paragrafen, finns det inga grunder för att samma ärenden som redan har avgjorts i planen skulle kunna föras till domstol genom besvär över ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan som avser detta.

På motsvarande sätt föreslås i 2 mom. en bestämmelse om att ändring inte heller skall få sökas i ett beslut om godkännande av en järnvägsplan, om järnvägens sträckning och de tekniska lösningarna redan har godkänts i en lagakraftvunnen utredningsplan.

94 §. Omedelbar verkställighet av beslut. Enligt 31 § i förvaltningsprocesslagen får ett beslut i vilket ändring får sökas genom besvär inte verkställas förrän det har vunnit laga kraft. Eftersom järnvägsprojekt bör kunna inledas snabbt efter det att finansieringen har säkerställts, föreslås i 1 mom. en bestämmelse enligt vilken ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan och ett beslut om förlängning av giltighetstiden för en utredningsplan och en järnvägsplan skall få verkställas trots besvär. För utredningsplanernas del innebär detta närmast att den järnvägsplan som utredningsplanen gäller får utarbetas även om utredningsplanen inte har vunnit laga kraft. När det gäller järnvägsplaner kan en järnvägsförrättning inledas och behövliga områden tas i besittning även om beslutet om godkännande av järnvägsplanen har överklagats. Den domstol som behandlar besvären kan likväl med stöd av 32 § i förvaltningsprocesslagen besluta om verkställigheten genom att förbjuda att beslutet verkställs, bestämma att verkställigheten skall avbrytas eller bestämma något annat som gäller verkställigheten.

Besvär över andra beslut enligt den föreslagna lagen leder till att verkställigheten skjuts upp tills besvaren har avgjorts slutligt. Som ett undantag föreslås i 2 mom. att banhållaren i sitt beslut om avlägsnande, flytning eller ändring enligt 41 § 2 mom. av växtlighet, byggnader eller anläggningar kan bestämma att beslutet skall verkställas omedelbart. För ett sådant beslut måste det på grund av dess exceptionella karaktär finnas särskilda skäl, t.ex. omedelbar fara för trafiksäkerheten.

95 §. Kungörelse. I 22 och 90 § föreslås bestämmelser om kungörelseförfarande. Också i andra fall, t.ex. när utarbetandet av en utredningsplan eller en järnvägsplan inleds enligt 9 § 2 mom. samt när växtlighet och naturhinder avlägsnas enligt 42 §, skall en kungörelse delges, utan att kungörelseförfarandet likväl anges. Det föreslås därför att kungörelseförfarandet anges i paragrafen, om det inte regleras särskilt. Innehållet i paragrafen motsvarar 38 § 1 mom. i miljöskyddslagen (86/2000).

96 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. I 1 mom. föreslås en bestämmelse om bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om de frågor som nämns i paragrafen.

Enligt 2 mom. skall lantmäteriverkets centralförvaltning meddela anvisningar och föreskrifter om hur en järnvägsförrättning skall verkställas. Ordalydelsen i bestämmelsen motsvarar 291 § 2 mom. i fastighetsbildningslagen.

8 kap. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

97 §. Ikraftträdande. Paragrafen innehåller en sedvanlig ikraftträdandebestämmelse. Ikraftträdandet behandlas i avsnitt 3.

I 104 § 1 mom. i inlösningslagen, vilket hänför sig till lagens ikraftträdandebestämmelser, föreskrevs att tidigare gällande bestämmelser skall tillämpas på inlösningar om vilkas verkställighet ansökan gjorts innan lagen trädde i kraft och på rättigheter och skyldigheter som följer av inlösningar vilka

har verkställts med stöd av expropriationslagen.

Vid expropriationsförrättningar under expropriationslagens tid ålades den dåvarande banhållaren, Statsjärnvägarna, ofta att uppföra stängsel kring banområdena. Skyldigheterna fortsatte att gälla när inlösningslagen trädde i kraft vid ingången av 1978. De rättigheter och skyldigheter som gällde för Statsjärnvägarna i egenskap av banhållare har överförts på Banförvaltningscentralen. Eftersom skyldigheterna att uppföra stängsel inte har någon betydelse för modernt jordbruk, föreslås de bli upphävda. Banhållaren uppför i vilket fall som helst stängsel kring järnvägsområdena på sådana platser där det anses vara nödvändigt eller ändamålsenligt.

Eftersom Banförvaltningscentralen kommer att få nya banhållningsrelaterade myndighetsuppgifter bör den kunna vidta åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter redan innan lagen träder i kraft.

98 §. Övergångsbestämmelser om inlösningsförfarande. I 1 mom. föreslås att denna lag tillämpas även på de frågor som skall avgöras vid inlösningsförrättningar som inletts före denna lags ikraftträdande, men som tas upp till behandling vid en förrättning efter att denna lag har trätt i kraft. Om det vid en inlösningsförrättning som när denna lag träder i kraft utan någon separat bestämmelse blir järnvägsförrättning, har fattats bindande beslut med stöd av den nuvarande lagen, förblir de i kraft.

Om en järnväg före denna lags ikraftträdande har anlagts på ett område som avses i 48 § 1 mom., skall grundande av nyttjanderätt behandlas och avgöras vid en järnvägsförrättning. En bestämmelse om detta föreslås i 2 mom.

99 §. Övergångsbestämmelser om planer. Om arbetet på en bana inte har inletts inom fem år efter den nya lagens ikraftträdande, skall bestämmelserna i den nya lagen tillämpas på projektet. Bestämmelserna i den nya lagen skall därmed inte tillämpas på planer som är halvfärdiga eller har godkänts när lagen träder i kraft, om inte arbetet på banan senareläggs så att det inleds fem år efter ikraftträdandet.

Som grund för banplanering kan kommunikationsministeriet också efter den

utsatta tiden enligt 2 mom. godkänna en sådan utredningsplan som är under beredning vid ikraftträdandet och som i fråga innehåll och bedömning av konsekvenserna uppfyller kraven enligt den föreslagna lagen.

1.2. Lagen om ändring av 2 § i lagen om inlösningsstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön

2 §. Tillämpningsområde. Byggandet av järnvägar för fjärrtrafik är en sådan verksamhet där bestämmelserna om allmänhetens deltagande i Århuskonventionen är tillämpliga på beslut som gäller verksamheten. För närvarande har föreningars och organisationers rätt att söka ändring reglerats genom en undantagslag. När banlagen träder i kraft kan den punkt som gäller järnvägar för fjärrtrafik strykas i fråga om lagens tillämpningsområde.

Av lagtekniska skäl skall 2 § ändras i sin helhet.

Det föreslås att lagen skall träda i kraft samtidigt som banlagen..

1.3. Lagen om ändring av markanvändnings- och bygglagen

126 §. Åtgärdstillstånd. För byggande av järnvägsbroar, master och bullerskydd behövs för närvarande åtgärdstillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen. I fortsättningen skall anläggningar av detta slag presenteras i en järnvägsplan. För att överlappande tillsynssystem skall kunna undvikas föreslås bli bestämt att tillstånd inte behövs, om åtgärden baserar sig på en godkänd järnvägsplan enligt banlagen. En bestämmelse om detta föreslås i 3 mom., där den nuvarande hänvisningen till lagen om allmänna vägar rättas så att det hänvisas till landsvägslagen.

127 §. Rivningslov för byggnader. Om det i en godkänd järnvägsplan förutsätts att byggnaden rivs, skall det inte längre, av de orsaker som nämns i motiveringen till 126 §, behövas något separat rivningslov. Förteckningen i 2 mom. kompletteras med ett omnämnande av en godkänd järnvägsplan

enligt banlagen. Samtidigt ändras omnämnandet av lagen om allmänna vägar så att det gäller landsvägslagen.

128 §. Tillstånd för miljöåtgärder. Eftersom de banarbeten som behövs skall framgå av den godkända järnvägsplanen finns det inte längre, av de orsaker som nämns ovan i samband med 126 §, några grunder för att kräva tillstånd för miljöåtgärder. Förteckningen i 3 mom. kompletteras med ett omnämnande av en godkänd järnvägsplan enligt banlagen. Samtidigt ändras omnämnandet av lagen om allmänna vägar så att det gäller landsvägslagen.

1.4. Lagen om ändring av 9 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter

Byggande av järnväg är en av de situationer i samband med vilka inlösen kan bli aktuell med stöd av inlösningslagen. Eftersom det i banlagen föreslås separata bestämmelser om byggande av järnväg och om växelverkan i samband med det, kan omnämnandet av förfarandet för hörande i samband med inlösen som gäller byggande av järnväg strykas i lagen.

2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

Med stöd av 96 § 1 mom. i banlagen och med stöd av lagens preciserade bestämmelser om utfärdande av bestämmelser genom förordning av statsrådet skall en förordning om banor utfärdas av statsrådet.

3. Ikraftträdande

Förslaget utökar banhållningsmyndighetens behörighet och medför nya uppgifter för banhållaren. Järnvägsförrättningen avviker också från den nuvarande inlösningsförrättningen som gäller järnvägar. Dessa föranleder behov av att se över utbildningssystemen, systemen för upprättande av handlingar och datasystemen. Det föreslås därför att lagen skall träda i kraft ett halvt eller ett år efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

4. Lagstiftningsordning

Äganderätt

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Angående expropriation av egendom för allmänt behov mot full ersättning bestäms i lag. I Finland uppkom behovet av inlösningslagstiftning på sin tid uttryckligen i och med byggandet av järnvägar. Kort efter det att den första banan hade byggts i Finland föreskrevs i en förordning från 1864 om markägarens skyldighet att mot belöning överlåta mark för allmänt behov. Förordningen ersattes med 1898 års lag om expropriation, med stöd av vilken järnvägsområden förvärvades ända till senare hälften av 1970-talet. Från och med 1978 har järnvägsområden förvärvats med stöd av inlösningslagen. Banhållaren har i regel förvärvat äganderätten till områdena. Järnvägsbehoven är sådana allmänna behov som avses och erkänns i grundlagen och inlösningslagstiftningen.

För inlösen förutsätts förutom ett allmänt behov även full ersättning. Det har också hittills bestämts att banhållaren skall betala ersättning till fullt belopp för områden som lösts in som järnvägsområden. Det föreslås nu att inlösningsförrättningen skall ändras till järnvägsförrättning, där principen om full ersättning enligt inlösningslagen kvarstår. Vedertagen ersättningspraxis kvarstår oförändrad, och regleringen motsvarar kraven enligt grundlagen.

I 53–56 § i den föreslagna lagen finns bestämmelser om ägoregleringar. Ägoregleringsåtgärderna består av ägobyte mellan fastigheter och överföring av ett område från en fastighet till en annan mot fullt vederlag i pengar. Grundlagsutskottet ansåg i sitt utlåtande om landsvägslagen (GrUU 3/2005 rd) att ”ägoregleringar som ingår i landsvägsförrättningen, även överföring av ett område från en fastighet till en annan är en del av en sådan inlösningsprocess som indirekt uppfyller kravet på allmänt behov”. På motsvarande sätt uppfyller också ägoregleringar som ingår i järnvägsförrättningen således indirekt kravet på allmänt behov. Enligt det ovan nämnda utlåtandet av grundlagsutskottet förutsätts för ägoreglering bl.a. att

ägoregleringen inte får medföra nämnvärd olägenhet för någon. Bestämmelsen i 54 § 2 mom. 2 punkten i banlagen har formulerats i enlighet med det som grundlagsutskottet förutsatte i fråga om landsvägslagen.

Bestämmelserna om förvärv av områden samt ersättningar i 5 kap. i banlagen uppfyller kraven enligt grundlagen.

I 73 § föreslås en bestämmelse enligt vilken ersättningar som inlösningskommissionen bestämt för en och samma sakägare och som inte överstiger 20 euro inte skall behöva betalas eller deponeras. Det är motiverat att sådana ersättningar inte betalas, eftersom betalningen av åtminstone de minsta ersättningarna under 20 euro ibland medför rent av större kostnader för både mottagaren och betalaren än det belopp som skall betalas. På grund av det obetydliga beloppet kan regleringen antagligen inte anses kränka egendomsskyddet. I 83 § i landsvägslagen och i 16 § i förordningen om enskilda vägar (1302/2001) finns motsvarande bestämmelser om obetydliga ersättningar och minsta bidrag som skall betalas, och i dessa lagrum är gränsen för beloppet 10 euro. Också i 9 § 2 mom. i förordningen om skatteuppbörd (903/1978) finns en motsvarande bestämmelse som gäller prestationer mindre än 5 euro. I banlagen föreslås gränsen 20 euro, för att beloppet inte skall behöva höjas när penningvärdet eventuellt ändras i fortsättningen.

Ansvar för miljön

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

Byggandet av järnvägar och trafiken på järnvägarna påverkar miljön. Enligt 5 § 1 mom. i lagförslaget skall, när bannätet utvecklas och underhålls, uppmärksamhet fästas vid att naturresurserna används

sparsamt och att de olägenheter som bannätet och järnvägstrafiken förorsakar miljön blir så små som möjligt. Vid planeringen av järnvägar skall projektets konsekvenser för miljön bedömas och behövliga skyddsåtgärder vidtas. När järnvägar underhålls skall miljöaspekterna beaktas. Banhållningsmyndigheterna bär på ovan angivet sätt ansvar för miljön, och förslaget uppfyller grundlagens krav också på denna punkt.

Banplanering bygger på öppenhet och växelverkan. Möjligheterna att påverka ärenden som gäller planering av järnvägar har nu för första gången dokumenterats i lag. Enligt 22 § i den föreslagna lagen skall, när en utredningsplan och en järnvägsplan utarbetas, fastighetsägarna och de övriga sakägarna samt de vilkas boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas av planen ges möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planen och framföra sin åsikt i saken. Denna krets av sakägare har rätt att göra anmärkningar mot planen.

Rättsskydd

Enligt 21 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan

ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Enligt förslaget skall sakägare och även andra, t.ex. i 92 § 3 mom. avsedda registrerade lokala eller regionala sammanslutningar och stiftelser, ha rätt att i ärenden som hör till deras ansvarsområde genom besvär föra ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan till en förvaltningsdomstol och i sista hand till högsta förvaltningsdomstolen. Med stöd av det föreslagna 92 § 1 mom. får ändring sökas också i andra beslut på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Sakägare vid en järnvägsförrättning kan vara fastighetsägare och andra vilkas fördel eller rätt förrättningen berör. Den som är missnöjd med beslut som fattats vid en järnvägsförrättning får överklaga hos jorddomstolen och, efter att ha fått besvärstillstånd, hos högsta domstolen.

Med stöd av vad som anförts ovan anses att banlagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.**BANLAG**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att upprätthålla och utveckla järnvägsförbindelserna som en del av trafiksystemet och så att de fungerar och är trygga samt främjar en hållbar utveckling och tillgodoser behoven hos person- och godstrafik på järnvägarna.

Syftet med lagen är dessutom att trygga upprätthållandet, utvecklandet och byggandet av järnvägar som en trafikform som förenar olika delar av riket samt trygga möjligheterna att delta i planeringen av

järnvägstrafiklösningar genom att genomföra och främja en god förvaltning och ett gott rättsskydd i ärenden som gäller bannätet.

2 §

Tillämpningsområde

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

Denna lag tillämpas inte på ett hamn-, lager- eller fabriksområde eller något annat motsvarande område som avstängts från allmän trafik och som hör till en privat

spåranläggning. På ett sådant område skall järnvägen dock planeras, byggas och underhållas så att tågtrafik och annan trafik kan fungera tryggt och så att järnvägen inte orsakar fara för verksamheten på området.

Bestämmelserna i 31—34 § tillämpas inte på privata spåranläggningar. Denna lag tillämpas inte på nedläggning av privata spåranläggningar.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

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

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

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

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

5) *biområde* ett marktäktsområde som behövs för banhållningen, en upplägningsplats eller ett område som reserverats för anordningar som behövs för banhållningen,

6) *skyddsområde* ett område utanför järnvägsområdet som inrättas för att främja ett tryggt utnyttjande av banan,

7) *banhållning* planering, förvärv, byggande, förvaltning och underhåll av en järnväg och fast egendom som hänför sig till den samt förbättring av befintlig järnväg,

8) *byggande av järnväg* anläggande av ny järnväg och förbättring av befintlig järnväg,

9) *bannät* statsägda järnvägar som förvaltas av Banförvaltningscentralen,

10) *privat spåranläggning* en till bannätet ansluten järnväg som inte är statsägd och inte förvaltas av Banförvaltningscentralen,

11) *väg* enskilda vägar enligt lagen om enskilda vägar (358/1962) samt andra enskilda vägar, landsvägar enligt landsvägslagen (503/2005) och gator enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999), samt med

12) *fastighet* även ett obrutet område och fastigheters samfällda område.

4 §

Klassificering av järnvägar

Stomnätet för järnvägar består av banor för snabb persontrafik och tung godstrafik, vilka är av nationell betydelse och dessutom betjänar långväga trafik mellan landskapen. Stomnätet skall erbjuda möjlighet till både snabb persontrafik och effektiv godstrafik.

Det övriga bannätet består av banor för person- och godstrafik, vilka kompletterar stomnätet.

Kommunikationsministeriet bestämmer vilka banor som hör till stomnätet för järnvägar.

5 §

Utvecklande och underhåll av bannätet

Bannätet skall erbjuda förbindelser för trygg och fungerande trafik och transport mellan olika regioner i landet med beaktande av befolkningens och olika näringsgrenars transportbehov. Uppmärksamhet skall fästas vid att naturresurserna används sparsamt och att de olägenheter som bannätet och järnvägstrafiken förorsakar miljön blir så små som möjligt.

I samband med utvecklande och underhåll av bannätet skall uppmärksamhet fästas vid att järnvägarna som en del av hela trafiksystemet bidrar till att de riksomfattande målen för områdesanvändningen nås och att regionerna utvecklas samt att de mål som vid planeringen av markanvändningen ställs för samhällsstrukturen och miljön uppnås.

6 §

Byggande av järnväg

En järnväg byggs när ett allmänt behov i anslutning till trafiken eller säkerheten så kräver eller i syfte att avlägsna eller minska olägenheter av trafiken eller om markanvändningen så kräver. En järnväg får inte byggas i strid med en plan med rättsverkningar.

En ny järnväg kan byggas om det existerande bannätet inte längre svarar mot trafikens eller områdesanvändningens behov, och dessa behov inte kan tillfredsställas ändamålsenligt eller olägenheterna av trafiken inte kan avlägsnas eller i tillräcklig utsträckning minskas genom förbättrande av ett banavsnitt eller annat utvecklande av trafiksystemet.

En järnväg skall byggas så att dess syfte nås på ett så förmånligt sätt som möjligt och utan att någon tillfogas större skada eller olägenhet än nödvändigt. Vid byggandet skall speciell hänsyn tas till tågtrafikens och den övriga trafikens säkerhet, hur banan fungerar tekniskt sett och med avseende på trafiken, den nuvarande och planerade markanvändningen i området och miljöaspekterna.

Behoven hos och tillgängligheten för olika befolkningsgrupper skall i mån av möjlighet uppmärksammas i samband med byggande av järnväg.

7 §

Banförvaltningscentralen, banhållare och kostnaderna för banhållningen

Banförvaltningscentralen är banhållningsmyndighet och banhållare för det bannät som den förvaltar. Staten svarar för kostnaderna för banhållningen på det statsägda bannätet. Av särskilda skäl kan andra intressenter ta del i kostnaderna för banhållningen på det statsägda bannätet med stöd av avtal med Banförvaltningscentralen.

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

Bannätet underhålls och byggs ut samt andra åtgärder som hänför sig till

banhållningen vidtas i den utsträckning som statliga budgetanslag och övrig finansiering tillåter. Bestämmelser om den övriga finansieringen av banhållningen utfärdas särskilt.

2 kap.

Planering av järnväg

8 §

Allmänt om planering av järnväg

Utredningsplaner och järnvägsplaner gäller projekt för byggande av järnvägar så som bestäms i detta kapitel.

När planer görs upp skall banhållaren samarbeta med förbunden på landskapsnivå, kommunerna, de regionala miljöcentralerna och övriga myndigheter. Planeringen skall grunda sig på behov av att utveckla järnvägarna, på de riksomfattande målen för områdesanvändningen och på den övriga områdesplaneringen.

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

9 §

Rätt till utredning

När banhållaren 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 åsamkas onödiga störningar.

När en plan utarbetas samt utredningar som har samband med den inleds skall kommunen underrättas om det. Dessutom skall 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 skall grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge och dess förhållande till övrig områdesanvändning har klarlagts. På ett område för vilket en plan med rättsverkningar håller på att utarbetas eller ändras kan åtgärder vidtas i syfte att utarbeta en utredningsplan eller en järnvägsplan som grundar sig på målen för planen med rättsverkningar.

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

Utan hinder av 1 mom. kan en utredningsplan och en järnvägsplan för byggande som gäller en befintlig järnväg utarbetas, om planens förhållande till övrig områdesanvändning med beaktande av projektets karaktär kan klarläggas i tillräcklig omfattning i samarbete med trafikmyndigheterna, kommunen, förbundet på landskapsnivå och den regionala miljöcentralen.

En utredningsplan får inte godkännas i strid med en landskapsplan eller en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan kan godkännas i strid med en gällande detaljplan, om det förordas av kommunen och den regionala miljöcentralen. En järnvägsplan får inte godkännas i strid med en plan med rättsverkningar.

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

11 §

Utredningsplan

En utredningsplan skall utarbetas, om inte projektets verkningar är ringa eller järnvägsområdets läge och dess verkningar redan i tillräcklig mån har avgjorts i en detaljplan eller i en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan skall alltid utarbetas inom projekt på vilka bedömningsförfarandet enligt 2 kap. i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) tillämpas.

12 §

Utredningsplanens innehåll

En utredningsplan skall 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 skall dessutom presenteras i planen.

13 §

Utredningsplanens rättsverkningar

Utredningsplanen tjänar till ledning vid utarbetandet av en järnvägsplan. När beslutet om godkännande av utredningsplanen har delgivits och vunnit laga kraft, skall det vid behandlingen av en ansökan om tillstånd att uppföra en byggnad ses till att genomförandet av utredningsplanen inte försvåras, om tillståndet beviljas. Om det i övrigt finns förutsättningar för att bevilja bygglov, skall tillståndet beviljas om förvägande av tillstånd skulle orsaka sökanden betydande olägenhet och

banhållaren inte löser in området eller betalar ersättning för olägenheten (*villkorlig byggingränkning*).

En byggingränkning gäller till dess beslutet om godkännande av utredningsplanen har förfallit i enlighet med 26 § 1 eller 2 mom.

14 §

Järnvägsplan

Innan en järnväg byggs skall en järnvägsplan utarbetas och godkännas.

Om projektet för förbättring av en järnväg har ringa verkningar är en järnvägsplan inte nödvändig, om inte tillskottsområde tas för projektet eller om fastighetens ägare eller en med ägaren jämförbar innehavare skriftligen har samtyckt till att tillskottsområdet tas.

15 §

Järnvägsplanens innehåll

I en järnvägsplan för byggande av järnväg skall järnvägen och dess läge, användning för olika ändamål, höjdläge, tvärsektion och torrläggning anges så att verkningarna kan bedömas tillräckligt och järnvägen kan 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 tågtrafiken medför.

I järnvägsplanen skall i mån av möjlighet ägandeförhållandena beträffande marken beaktas. Av planen skall framgå banans skyddsområden och plankorsningarnas frisiktsområden samt huruvida mark reserveras för framtida breddning av banan. Till planen skall 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, skall bestämmelser om

detta ingå i järnvägsplanen.

16 §

Biområden och särskilda rättigheter som banhållningen kräver

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

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

17 §

Anläggande av plankorsningar

Nya, bestående plankorsningar får byggas bara på lågtrafikerade banavsnitt inom det bannät som inte utgör stomnät. För byggande av en plankorsning krävs tillstånd av banhållaren. I samband med att plankorsningar avlägsnas får en befintlig plankorsning på stomnätet flyttas.

En väghållare eller en fastighetsägare kan beviljas tillstånd att bygga en ny plankorsning, om den nya plankorsningen behövs för att fastigheterna skall ha en nödvändig trafikförbindelse och plankorsningens säkerhet tryggas med hjälp av säkerhetsanordningar eller andra arrangemang.

Om användningen av en plankorsning ökar väsentligt eller dess användningsändamål ändras, skall väghållaren eller fastighetsägaren söka ett sådant tillstånd hos banhållaren som berättigar till den ökade eller ändrade användningen.

Banhållaren kan förena ett tillstånd som gäller byggande av eller en ny användningsform för en plankorsning med villkor som gäller byggande och underhåll.

Tillstånd för en tillfällig plankorsning som

behövs under arbetets gång kan beviljas, om den plankorsningen inte äventyrar trafiksäkerheten.

En snöskoterled eller någon annan därmed jämförbar trafikförbindelse får inte anläggas och terrängfordon får inte framföras på ett järnvägsområde eller i en plankorsning utan banhållarens tillstånd. Tillstånd kan beviljas endast om användningen av terrängfordon inte skadar banan eller funktionen hos konstruktionerna på järnvägsområdet, inte medför olägenhet för banhållningen och inte äventyrar trafiksäkerheten.

18 §

Avlägsnande av plankorsningar

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

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

Banhållaren avlägsnar en plankorsning som strider mot detaljplanen, när en godkänd ersättande trafikförbindelse har byggts och ett gatuhållningsbeslut har fattats.

Om en befintlig plankorsning på en enskild väg medför omedelbar fara för tåg- eller trafiksäkerheten, kan banhållaren besluta att plankorsningen skall stängas, avlägsnas eller flyttas eller att fordonstrafiken i plankorsningen skall omfattas av begränsningar. Banhållaren skall i god tid på förhand underrätta väghållaren eller fastighetsägaren om en ändring som avses i detta moment. Efter att ha meddelat beslutet skall banhållaren ansöka om vägförrättning för en enskild väg, där behövliga ersättande

trafikförbindelser ordnas och ersättningsfrågor behandlas.

19 §

Utloppsdiken i järnvägsplanen

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

20 §

Järnvägsplan i särskilda fall

En järnvägsplan skall utarbetas och godkännas när en järnväg läggs ned, utom i det fall att det sker i samband med byggande av järnvägsområde.

En järnvägsplan kan även utarbetas och godkännas för anläggande av ett serviceområde för järnvägstrafik eller ett biområde eller gälla plankorsningar.

21 §

Järnvägsplanens rättsverkningar

En godkänd järnvägsplan berättigar till inlösen av de områden och rättigheter som anges i järnvägsplanen.

När en godkänd järnvägsplan delgivits offentligt, skall vid uppförande av byggnader på ett sådant område utanför ett detaljplaneområde som behövs för järnvägsändamål samt på områden som nämns i 37 och 38 § på motsvarande sätt iakttas vad som i de nämnda paragraferna bestäms om byggnader på skydds- och frisiktsområden.

22 §

Växelverkan

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

Innan planen godkänns skall de i 1 mom. nämnda intressenterna ges tillfälle att göra en anmärkning med anledning av planen. Kommunen skall i detta syfte hålla utredningsplanen och järnvägsplanen offentligt framlagda i 30 dagar. Anmärkningarna mot planen skall ges in till kommunen före utgången av den tid under vilken planen är framlagd. Kommunen skall till banhållaren lämna sitt utlåtande om den plan som varit framlagd och om anmärkningarna mot den samt de anmärkningsskrifter som lämnats in. Kommunen skall 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. Tillkännagivandet skall alltid publiceras i minst en tidning med allmän spridning inom det område som påverkas. Banhållaren skall 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.

De som gjort en anmärkning och som skriftligen har bett om att bli underrättade och samtidigt uppgett sin adress skall av banhållaren underrättas om banhållarens motiverade ställningstagande till de anmärkningar som gjorts.

Banhållaren skall begära utlåtande om utredningsplanen och järnvägsplanen av de regionala miljöcentraler, förbund på landskapsnivå och kommuner vars område planen gäller och på vars område verkningar av planen i övrigt visar sig. Banhållaren skall begära utlåtande av andra myndigheter om det är nödvändigt för beslutsprövningen.

Om det är nödvändigt att ändra en järnvägsplan som varit offentligt framlagd 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.

23 §

Förfarande vid banprojekt av ringa betydelse

Gäller järnvägsplanen sådant ringa byggande av en järnväg som inte nämnvärt ändrar lokala trafikförhållanden och vars verkningar också i övrigt är obetydliga, kan ett enklare förfarande än vad som föreskrivs i 22 § iakttas. Om en järnvägsplan inte läggs fram offentligt, skall ägaren eller innehavaren av en fastighet som sträcker sig till järnvägsområdet dock på något annat sätt ges tillfälle att göra anmärkning, och ett utlåtande i saken skall begäras av kommunen.

Om det är fråga om ett projekt av ringa betydelse som gäller en befintlig järnväg och som förutsätter en järnvägsplan, får ändamålsenliga avvikelser göras från kraven på järnvägsplanens innehåll enligt 15 §. Av en järnvägsplan skall alltid, på det sätt som föreskrivs i 15 §, framgå järnvägsområdets läge och de järnvägskonstruktioner som ingår i planen.

24 §

Förfarande vid miljökonsekvensbedömning

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

Av utredningsplanen och järnvägsplanen skall framgå på vilket sätt den bedömning som avses i 1 mom. har beaktats i planen.

Om miljökonsekvensbedömningen har utförts i enlighet med lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning när utredningsplanen gjorts upp, behöver en ny

bedömning inte utföras när en järnvägsplan enligt utredningsplanen görs upp.

25 §

Ändring av planerna

Om det är nödvändigt att ändra en godkänd utredningsplan eller järnvägsplan gäller i tillämpliga delar vad som i denna lag och med stöd av den bestäms om nya utredningsplaner och järnvägsplaner. I en godkänd järnvägsplan kan dock utan hinder av vad som föreskrivs ovan göras ändringar som till sina verkningar är obetydliga och som banhållaren i samband med byggandet prövar vara nödvändiga och ändamålsenliga.

26 §

Planernas giltighetstid

Utarbetandet av en järnvägsplan skall inledas inom åtta år från utgången av det år under vilket godkännandet av utredningsplanen för projektet har vunnit laga kraft. Annars förfaller beslutet om godkännande av utredningsplanen. Banförvaltningscentralen kan förlänga utredningsplanens giltighetstid med högst fyra år. Giltighetstiden kan förlängas endast om villkoren enligt 10 och 12 § uppfylls. Utarbetandet av en järnvägsplan anses ha påbörjats när detta kungjorts enligt 9 § 2 mom.

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

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

Beslutet om godkännande av en järnvägsplan förfaller, om arbetet på banan inte har påbörjats inom fyra år från utgången av det år under vilket godkännandet av järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Kommunikationsministeriet kan förlänga järnvägsplanens giltighetstid med högst fyra år. Arbetet på banan anses ha påbörjats när det område som behövs för järnvägsändamålen har tagits i banhållarens

besittning i enlighet med 46 §.

27 §

Uppföljning

Banförvaltningscentralen skall systematiskt följa banprojektets uppskattade och övriga verkningar och utnyttja resultaten av uppföljningen vid bedömningen av framtida projekts verkningar och vid valet av planeringslösningar.

28 §

Godkännande av planer

Kommunikationsministeriet godkänner järnvägsplaner för nedläggning av järnvägar. Övriga järnvägsplaner och utredningsplanerna godkänns av Banförvaltningscentralen. Om en kommun, ett förbund på landskapsnivå eller en regional miljöcentral på centrala punkter i planen är av annan åsikt än Banförvaltningscentralen, skall frågan föras till kommunikationsministeriet för avgörande. Banförvaltningscentralen kan också annars av särskilda skäl föra en plan till kommunikationsministeriet för godkännande.

3 kap.

Underhåll av järnväg, tillfälliga trafikarrangemang och övriga åtgärder som gäller järnvägsområdet

29 §

Underhåll

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

I fråga om underhållet av en järnväg skall

beaktas dels hur väl trafiken löper och trafiksäkerheten, dels miljöaspekter.

30 §

Begränsat underhåll av banavsnitt

Banförvaltningscentralen kan av särskilda skäl besluta att ett visst banavsnitt inte hålls i det skick som avses i 29 §.

31 §

Tillfälligt trafikförbud eller tillfällig begränsning av trafiken

Banförvaltningscentralen kan för viss tid förbjuda eller begränsa trafiken på en bana eller en del av en bana, om banan är i ett sådant skick att det inte är tryggt att trafikera den eller om det finns risk för att järnvägstrafik skadar en bana som till följd av tjällossning eller regn eller av någon annan orsak har försvagats till sin konstruktion.

32 §

Tillfällig farväg

Om trafiken på en bana förhindras till följd av att banan rasat eller av någon annan överraskande orsak eller till följd av exceptionella naturförhållanden, har Banförvaltningscentralen rätt att på annans mark ordna tillfällig farväg tills hindret har avlägsnats. Innan farvägen ordnas skall fastighetens ägare eller innehavare om möjligt ges tillfälle att bli hörd.

33 §

Brådskanie banarbete

Finns det risk för att en järnväg skadas och trafiken på banan då förhindras till följd av att banan rasat eller av någon annan överraskande orsak eller till följd av exceptionella naturförhållanden, har Banförvaltningscentralen rätt att på annans

mark anlägga tillfälliga anläggningar, anordningar, diken, trummor eller vallar. Innan dessa börjar anläggas skall fastighetens ägare eller innehavare om möjligt ges tillfälle att bli hörd.

Om en anläggning, anordning eller vall enligt 1 mom. blir bestående på annans mark, skall Banförvaltningscentralen utan dröjsmål inleda utarbetande av en järnvägsplan, om det inte är onödigt med stöd av 14 § 2 mom.

34 §

Anläggande, ändring och skötsel av plankorsning och väg till den

Väghållare eller fastighetsägare är skyldiga att anlägga ett vägavsnitt som ansluter till en plankorsning och hålla vägavsnittet i skick enligt Banförvaltningscentralens anvisningar så att det inte äventyrar trafiken eller tågsäkerheten eller medför olägenhet för underhållet av banan.

Väghållaren eller fastighetsägaren skall anlägga en plankorsning på egen bekostnad.

Väghållaren eller fastighetsägaren skall undanröja eller minska en sådan fara för trafiken eller olägenhet för banhållningen som den i betydande grad ökade eller ändrade användningen av en plankorsning medför, genom att ändra vägen eller genomföra korsningsarrangemang så som förutsatts i Järnvägsverkets föreskrifter. Om väghållaren eller fastighetsägaren försummar sin skyldighet, kan Banförvaltningscentralen genomföra eller låta genomföra de åtgärder som avses i detta moment på väghållarens eller fastighetsägarens bekostnad så som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

35 §

Banarbetens inverkan på plankorsningar

Om en väg skärs av på grund av att en järnväg skall byggas, skall banhållaren på egen bekostnad utföra de arbeten och uppföra de anordningar som behövs för att dra vägen över järnvägsområdet.

Om förhållandena vid en plankorsning försämras i samband med att en järnväg

byggs så att trafiksäkerheten äventyras eller om förhållandena förändras så att de till väsentliga delar strider mot Järnvägsverkets föreskrifter, skall banhållaren reparera den väg som ansluter till plankorsningen så att den stämmer överens med Järnvägsverkets föreskrifter eller motsvarar den tidigare vägen, eller avlägsna plankorsningen.

36 §

Annat arbete på järnvägsområde samt placering av anläggningar och anordningar på järnvägsområde

Det krävs tillstånd av banhållaren för annat arbete på järnvägsområde än banhållningsarbete samt för placering av ledningar, anläggningar och anordningar på järnvägsområde. Tillstånd kan beviljas om åtgärden inte orsakar fara för trafiken eller medför betydande olägenhet för banhållningen och om inte arbetet eller placeringen av anordningar annars kan ordnas på ett tillfredsställande sätt och till rimliga kostnader. Tillståndet kan förenas med nödvändiga villkor som gäller avvärande av fara eller olägenhet.

Den som beviljats tillstånd är skyldig att uppföra anläggningen eller anordningen och underhålla den enligt banhållningsmyndighetens föreskrifter. Om nyttjandet av anläggningen eller anordningen orsakar oförutsedd fara för trafiken eller medför betydande olägenhet för banhållningen är tillståndsinnehavaren skyldig att på egen bekostnad göra de ändringar som banhållaren kräver eller att flytta eller avlägsna anläggningen eller anordningen.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas på arbete på järnväg samt placering av ledningar, anläggningar och anordningar på järnvägsområde, om det inte i någon annan lag bestäms särskilt om rätten att genomföra åtgärden. Om åtgärden baserar sig på ett myndighetsbeslut med stöd av någon annan lag, skall banhållaren och den som genomför åtgärden komma överens om tidpunkten och sättet för genomförandet.

4 kap.

Begränsningar i markanvändningen som gäller områden utanför järnvägsområdet

37 §

Skyddsområde

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

Om tåg- och trafiksäkerheten så kräver har banhållaren rätt att avlägsna växtlighet från skyddsområdet eller begränsa växtlighetens höjd. Byggnader får inte finnas på ett skyddsområde. Markytans form får inte ändras på ett skyddsområde och dikning får inte utföras så att ändringen kan äventyra järnvägens säkerhet.

38 §

Frisiktsområde

I järnvägsplanen kan anges ett frisiktsområde. I plankorsningen mellan en bana och någon annan väg än landsväg är det förbjudet att även utanför skyddsområdet hålla byggnader inom ett område som med hänsyn till trafiksäkerheten skall vara fritt från hinder som skymmer sikten.

Banhållaren har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer nödvändig sikt och därigenom äventyrar trafiksäkerheten.

I 45 § i landsvägslagen bestäms om frisiktsområdet vid en plankorsning mellan en landsväg och en järnväg.

39 §

Anläggningar och anordningar utanför järnvägsområdet

Upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar får inte finnas inom en

banas skydds- eller frisiktsområde, om de eller användningen av dem äventyrar tåg- eller trafiksäkerheten eller medför olägenhet för banhållningen.

40 §

Undantag från förbud

Banhållaren kan bevilja undantag från de förbud som avses i 37—39 §, om trafik- och tågsäkerheten inte äventyras och banhållningen inte förorsakas olägenhet. Beslutet om undantag kan förenas med nödvändiga villkor.

41 §

Undantag från begränsningar

Bestämmelserna i 37—39 § tillämpas inte om växtligheten har planterats eller tagits under särskild omvårdnad eller om en byggnad, ett upplag, ett stängsel eller en annan anläggning eller anordning har uppförts innan nyttjanderätten till området blivit underkastad begränsningar enligt de nämnda paragraferna.

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

Bestämmelserna i 37—39 § samt i 1 och 2 mom. i denna paragraf gäller inte en byggnad inom ett detaljplaneområde eller avlägsnande av växtlighet som med hänsyn till miljön är av speciell betydelse.

42 §

Förfarandet vid avlägsnande av växtlighet och naturhinder

Innan banhållaren börjar avlägsna växtlighet som avses i 37 § 2 mom. eller 38 § 2 mom. eller naturhinder som avses i det sistnämnda lagrummet skall fastighetens ägare eller innehavare underrättas om detta

eller saken kungöras i god tid innan åtgärden vidtas. Fastighetsägaren eller innehavare kan, om han så önskar, själv ombesörja åtgärden enligt anvisning av banhållaren.

5 kap.

Förvärv av områden samt ersättningar

43 §

Järnvägsförrättning

Inlösen av de områden och rättigheter som behövs för banhållningsbehov samt ändring av rättigheter som hänför sig till plankorsningar utförs vid en järnvägsförrättning. Vid inlösen och ändring av rättigheter som hänför sig till plankorsningar iakttas lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977), nedan inlösningslagen, om inte något annat följer av denna lag.

En järnvägsförrättning kan verkställas utan gode män, om ingen av sakägarna vid järnvägsförrättningen kräver att gode män anlitas och förrättningen inte gäller ersättningar.

Ett ärende som gäller nedläggning av plankorsningar kan på ansökan av banhållaren behandlas även vid en vägförrättning för en enskild väg så som bestäms i lagen om enskilda vägar.

44 §

Inledande av järnvägsförrättning

Banhållaren har rätt att med stöd av 21 § 1 mom. ansöka om järnvägsförrättning när en godkänd järnvägsplan har vunnit laga kraft eller kan verkställas trots besvär eller på grundval av skriftligt samtycke som avses i 14 § 2 mom.

45 §

Sakägare vid järnvägsförrättning

Sakägare vid en järnvägsförrättning är sökanden och andra personer vilkas rätt eller fördel berörs av förrättningen.

Vad som i denna lag bestäms om ersättning till fastighetsägare för olägenhet eller skada gäller i tillämpliga delar innehavare av särskilda rättigheter som hänför sig till fastigheten. För olägenhet eller skada som byggandet eller användningen av järnvägen medför kan, om så yrkas, bestämmas ersättning utan hinder av 38 § i inlösningslagen.

46 §

Besittningstagande

Det järnvägsområde och vägområde som anvisats i en järnvägsplan och de övriga områden som i järnvägsplanen anvisats banhållaren samt de rättigheter som grundas tas i banhållarens besittning vid en tidpunkt som fastställs vid en tillträdessyn i samband med järnvägsförrättningen. De vägområden som anvisats i järnvägsplanen tas i banhållarens besittning till dess att vägen har anlagts och tagits emot. I samband med besittningstagandet får banhållaren rätt att använda områdena och utöva rättigheterna för de ändamål som anges i järnvägsplanen utan hinder av andra rättigheter som hänför sig till fastigheten.

Om besittningstagandet medför förlust av bostad, eller försämrade utkomst på grund av att idkande av näring eller utövande av yrke försvårats eller någon annan påföljd som avses i 57 § 2 mom. i inlösningslagen, kan inlösningskommissionen på yrkande av den som saken gäller bestämma att besittningstagandet till denna del får ske tidigast när en tidsperiod på högst tre månader, utsatt av kommissionen, har förflutit sedan förskottsersättning eller den ersättning som bestämts vid den första förrättningen har betalats till den som saken gäller.

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

Om överenskommelse inte nås om att avlägsna eller flytta egendom från ett område som tagits i besittning, skall banhållaren för

ägaren eller innehavaren av den egendom som skall avlägsnas sätta ut en skäligheten och med tanke på byggarbetet lämplig tidsfrist, efter vars utgång egendomen avlägsnas av banhållaren. Banhållaren skall i sådana fall, innan egendomen avlägsnas, i mån av möjlighet underrätta egendomens ägare eller innehavare om detta.

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

47 §

Fastställande av föremålet för inlösen samt uppkomst av äganderätt till järnvägsområdet

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

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

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

48 §

Grundande av nyttjanderätt

Om ett järnvägsområde på en fastighetsområde placeras i en tunnel, på en bro, på en damm, ovanpå eller under en betongplatta eller när det i en plan med rättsverkningar anvisats byggande ovanför eller under banan, grundas för banhållaren nyttjanderätt till järnvägsområdet enligt 3 § i inlösningslagen

enligt vad som bestäms i järnvägsplanen, i stället för äganderätt enligt 47 § 2 mom. Om banan dras över ett område som ligger inom en inlösningsenhet som inte ägs av banhållaren och som fortfarande används för det ändamål för vilket det har inlösts, grundas för banhållaren nyttjanderätt till järnvägsområdet enligt 3 § i inlösningslagen.

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

49 §

Upphörande av rättigheter

När ett järnvägsområde övergår i banhållarens ägo eller när banhållaren fått nyttjanderätt förfaller inteckningar, nyttjanderättigheter och övriga särskilda rättigheter som hänför sig till det järnvägsområde som löses in.

Om innehavaren av rättigheter enligt 1 mom. orsakas skada av att rättigheterna upphör, skall banhållaren ersätta skadan.

Vid en järnvägsförrättning kan dock beslutas om att en viss nyttjanderätt eller särskild rättighet hålls i kraft med banhållarens samtycke, förutsatt att rättigheten och utövandet av den inte äventyrar trafiksäkerheten eller medför olägenhet för banhållningen och att ikrafthållandet inte heller äventyrar fastighetssystemets klarhet.

Rättigheter som hänför sig till plankorsningar upphör när en behövlig och ersättande vägförbindelse har ordnats och förrättningen för den ersättande vägrätten har vunnit laga kraft.

50 §

Utloppsdiken

För banhållaren grundas servitutsrätt till ett område som i järnvägsplanen anvisats för utloppsdike.

Om överenskommelse om gemensam dikning inte träffas vid en järnvägsförrättning eller om det annars finns särskilda skäl, kan dikningsfrågan överföras för behandling vid

en dikningsförrättning enligt vattenlagen, vid vilken vid behov kan göras mindre avvikelser från det läge för utloppsdiket som anges i järnvägsplanen.

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

51 §

Märkning av skydds- och frisiktsområden

Om begränsningar enligt 37 och 38 § av användningen av områden utanför järnvägsområdet riktar sig mot en fastighet, skall dessa märkas ut på förrättningskartan och vid behov i terrängen. Begränsningarna skall antecknas i fastighetsregistret.

52 §

Behandling av inlösen vid två förrättningar

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

Om inlösen eller ett plankorsningsärende i enlighet med 1 mom. behandlas vid två särskilda förrättningar, skall förrättningsingenjören efter att den första förrättningen avslutats utan särskild ansökan fortsätta med inlösningen vid en ny förrättning, när behandlingen av ärendena så kräver. Förutom förrättningsärenden som inte avgjorts skall 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.

53 §

Ägoreglering

Vid en järnvägsförrättning skall behovet av ägoregleringar utredas. Behovet av ägoreglering utreds och avgörs dock genom nyskifte enligt 67 § 4 mom. i fastighetsbildningslagen (554/1995) i stället för vid en järnvägsförrättning, om förrättandet av nyskifte har inletts vid tidpunkten för järnvägsförrättningen. Vid ett sådant nyskifte iakttas 54—57 § i denna lag i tillämpliga delar utöver vad som bestäms i fastighetsbildningslagen och i 82 § inlösningslagen.

Som ägoregleringsåtgärd kan företas ägobyte mellan fastigheter eller, om detta inte kan genomföras på lämpligt sätt, ett område överförs från en fastighet till en annan mot fullt vederlag i pengar. Vad som här föreskrivs om fastigheter gäller också för ett område eller en del av en järnväg som lagts ned eller skall läggas ned.

Beträffande ägobyte och överföring av ett område vid järnvägsförrättning gäller i tillämpliga delar 59, 65 och 66 § i fastighetsbildningslagen, om inte något annat följer av 54—56 § i denna lag.

54 §

Förutsättningar för ägoreglering

Ägoreglering kan företas, om

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

2) de kostnader eller ersättningar som i annat fall skulle orsakas av att en ny trafikförbindelse ordnas i stället för den trafikförbindelse som järnvägsområdet skär av eller på grund av att en plankorsning avlägsnas, därigenom kan undvikas eller avsevärt minskas,

3) ägobyte eller överföring av område i syfte att ge tillskottsområde till en fastighet som gränsar till järnvägsområdet eller befinner sig på ett skydds- eller frisiktsområde, på grund av byggande av väg eller förbud enligt 37 och 38 § är särskilt viktiga med tanke på förbättrandet av fastighetens användbarhet, eller om

4) det är nödvändigt för att ett område med ringa värde som på grund av järnvägsområdet blir avskilt skall kunna

överföras till en annan fastighet som områdets ägare inte kan använda på ett ändamålsenligt sätt, men som kan användas i anslutning till den andra fastigheten.

För ägoreglering förutsätts dessutom att

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

2) den inte medför nämnvärd olägenhet för någon, och att

3) den inte försvårar genomförandet av detaljplanen.

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

55 §

Ersättning vid ägoregleringar

Vid ägoreglering värderas ett område som överförs från en fastighet till en annan separat med hänsyn till den överlåtande och den mottagande fastigheten. Om värdena avviker från varandra skall banhållaren åläggas att ersätta skillnaden, om inte något annat följer av 69 § 2 mom.

56 §

Avtal om ägoreglering

Vid en järnvägsförrättning kan även i andra fall än de som nämns i 54 § 1 mom. till följd av byggandet av ett järnvägsområde och med iakttagande av 54 § 2 mom. 2 och 3 punkten företas också andra nödvändiga ägoregleringar som förbättrar fastighetsindelningen, om ägarna till fastigheterna i fråga kommer överens om detta.

57 §

Utvidgning av inlösen

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

ägoareal, ändrade vägrätter eller förbud enligt 37 eller 38 § som orsakas av ett järnvägsområde eller av någon annan därmed jämförbar orsak, och olägenheten inte kan avlägsnas eller väsentligen lindras genom ägoregleringar, har fastighetens ägare rätt att kräva att banhållaren löser in fastigheten eller en del av den, om fastighetsägaren inte önskar ersättning för olägenheten.

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

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

58 §

Utvidgning av inlösen inom detaljplaneområde

Då en järnväg byggs på ett område som enligt 83 § 4 mom. i markanvändnings- och bygglagen anvisats som trafikområde för järnväg, är banhållaren skyldig att lösa in fastigheten eller en del av den till gränsen för trafikområdet enligt detaljplanen, om fastighetens ägare yrkar på detta vid järnvägsförrättningen. Banhållaren har även rätt att lösa in en fastighet av det nämna slaget eller en del av den till områdets gräns. Beträffande bildandet av en inlösningsenhet gäller 57 § 3 mom.

Om en sådan ändring av en detaljplan som kan inverka på den inlösningsrätt eller inlösningskyldighet som nämns i 1 mom. har väckts eller om ett ärende som gäller inlösen av området har väckts med stöd av markanvändnings- och bygglagen, får vid en järnvägsförrättning inte beslutas om inlösen förrän avgörandet av detaljplaneändringen har vunnit laga kraft eller ärendet angående inlösen av området inte längre är anhängigt med stöd av markanvändnings- och

bygglagen. Vid behov kan ärendet avskiljas för behandling vid en separat förrättning.

59 §

Reglering av enskilda vägar

Vid en järnvägsförrättning skall sådana regleringar av vägar och vägrätter företas som behövs med hänsyn till byggandet av ett järnvägsområde eller på grund av bestämmelser eller förbud som hänför sig till plankorsningar. Vid förrättningen behandlas och avgörs också övriga ärenden som skall behandlas vid en vägförrättning enligt lagen om enskilda vägar.

Vägförbindelser till enskilda vägar samt vägrätter kan regleras vid en sådan lokal vägförrättning som avses i 38 c § i lagen om enskilda vägar och som kan verkställas på banhållarens begäran utan särskild ansökan när en järnvägsförrättning pågår. Vid den lokala vägförrättningen behandlas då också ersättningar enligt 62 §, och på den lokala vägförrättningen tillämpas också 82 § i inlösningslagen.

60 §

Avtal om ersättning

Sakägarna kan avtala om inlösningsersättningar. Avtalet underställs inte inlösningskommissionen för fastställelse på det sätt som avses i 40 § 2 mom. i inlösningslagen. Avtalet om ersättningar binder också den på vilken sakägarens rätt till fastigheten övergår.

Ett järnvägsområde som genom överlåtelse kommit i banhållarens ägo om bildas till en inlösningsenhet eller kan anslutas till ett inlösningsområde som redan tillhör banhållaren eller som skall bildas för banhållaren. I fråga om upphörande av inteckningar och övriga särskilda rättigheter som hänför sig till området gäller vad som bestäms i 49 §.

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

61 §

Ersättning för skydds- och frisiktsområden

Om användningen av en fastighet orsakar skada eller betydande olägenhet av att ägarens rätt begränsas på det sätt som avses i 37—39 § inom ett område vars användning inte tidigare har begränsats på motsvarande sätt, är banhållaren skyldig att ersätta skadan eller olägenheten.

Om fastighetens ägare orsakar skada av att egendom avlägsnas från skydds- eller frisiktsområdet med stöd av 37 eller 38 §, har fastighetens ägare rätt att få ersättning för skadan av banhållaren. Ägaren har rätt att få ersättning av banhållaren för kostnader som föranleds av avlägsnande eller flyttande av egendom eller utförande av ändringar enligt 41 § 2 mom.

62 §

Ersättning för avlägsnande eller flyttning av plankorsning

Den som innehar en rätt som hänför sig till en plankorsning på en enskild väg har rätt att få ersättning för avlägsnande eller flyttning av plankorsningen, om avlägsnandet eller flyttningen orsakar betydande olägenhet. Den rätt som hänför sig till en plankorsning behandlas vid den förrättning där frågan om avlägsnande eller flyttning av plankorsningen behandlas.

63 §

Ersättning för utredningsarbete och för vissa andra åtgärder

Om en fastighet orsakar skada eller olägenhet genom en åtgärd som vidtagits med stöd av 9 § 1 mom., genom att en tillfällig farväg enligt 32 § ordnas eller nyttjas eller genom brådslande banarbete enligt 33 §, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av banhållaren.

64 §

Ersättning för miljöskador

I fråga om ersättning för miljöskador enligt lagen om ersättning för miljöskador (737/1994) gäller 12 § i den nämnda lagen.

65 §

Övriga ersättningar och järnvägsförrättning som gäller ersättningar

Om byggandet eller användningen av en järnväg orsakar en fastighet annan skada eller olägenhet än vad som avses i detta kapitel, är fastighetens ägare berättigad till ersättning av banhållaren. Om överenskommelse om ersättningen inte nås, avgörs frågan om ersättning vid järnvägsförrättning.

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

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

66 §

Värdetidpunkt och beaktande av förändringar i den allmänna prisnivån

Ersättning för egendom som löses in skall bestämmas utifrån värdet vid tidpunkten för besittningstagandet (*värdetidpunkt*).

Har den allmänna prisnivån stigit efter värdetidpunkten innan ersättningen bestäms, skall den slutliga ersättningen eller, om förskottersättning bestämts, skillnaden mellan den slutliga ersättningen och den förskottersättning som bestämts vid förrättningen anpassas till den högre prisnivån.

67 §

Värdetidpunkt i särskilda fall

Egendom, olägenhet eller skada som skall

ersättas vid järnvägsförrättningar enligt 65 § värderas och ersättningen bestäms enligt den tidpunkt då förrättningen avslutas.

68 §

Bestämmande av ersättningstagare

Vid en järnvägsförrättning skall bestämmas att ersättningen betalas till den som vid tidpunkten för bestämmandet av ersättningen äger den egendom som skall lösas in eller föremålet för ersättning, om inte något annat föranleds av den utredning som läggs fram vid förrättningen.

69 §

Utbetalning av ersättning samt ränta

De förskottsersättningar och slutliga ersättningar som banhållaren ålagts att betala, jämte sex procents årlig ränta, skall betalas inom tre månader räknat från den tidpunkt då ersättningarna bestämdes. Vid dröjsmål med betalningen av ersättning skall på denna betalas en årlig dröjsmålsränta enligt den räntefot som avses i 4 § 1 mom. i räntelagen (633/1982).

De ersättningar för ägoreglering som bestämts vid järnvägsförrättningen betalas av banhållaren. Vid ägoreglering är mottagaren av ett område skyldig att till banhållaren betala en ersättning för området till den del som ersättningen inte kan dras av från de betalningar som banhållaren påförts, och överlåtare av området får en ersättning av banhållaren för det överlåtna området. På de ersättningar som avses i detta moment tillämpas vad som i 1 mom. bestäms om beräkning av ränta och utbetalning av ersättning.

Den årliga räntan på sex procent enligt 1 mom. beräknas från 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 järnvägsförrättningen. Ränta på ersättning som bestämts på grund av ägoreglering beräknas från den tidpunkt som vid förrättningen har bestämts för

besittningstagande av områdena.

70 §

Utbetalning av ersättning som är stridig

Om banhållaren anför besvär över ersättningar som bestämts vid en järnvägsförrättning behöver den del av ersättningen som bestridits inte deponeras. Ersättningstagaren är dock berättigad att få den tvistiga delen av ersättningen genom att ställa en säkerhet som banhållaren godkänner, för återbetalning av den tvistiga delen jämte sex procents årlig ränta på detta belopp beräknad från den dag då medlen lyfts.

71 §

Tvångsverkställighet i särskilda fall

På en ersättning som har bestämts vid en järnvägsförrättning och som sakägaren skall betala till banhållaren samt på egendom som till följd av ägoreglering har bytts ut, tillämpas 288 § i fastighetsbildningslagen.

72 §

Panträtsinnehavares rätt till ersättning

Om innehavaren av panträtt har förlorat sin fordran helt eller delvis på grund av att ersättningen inte har deponerats, till följd av att den ersättningsberättigade har avstått från ersättningen eller att en uppenbarligen för låg ersättning har avtalats, har innehavaren rätt att av banhållaren få ersättning för skadan.

Om en fastighet mot vilken panträtt riktar sig löses in helt och hållet, skall det bestämmas att den ersättning för föremål som skall betalas till följd av inlösningslagen skall deponeras. I övrigt gäller i fråga om deponering 49 § 2—4 mom. i inlösningslagen.

73 §

Obetydliga ersättningar

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

74 §

Ersättningsfria överlåtelser

Staten har inte rätt att av Banförvaltningscentralen få ersättningar enligt denna lag. Affärsverk enligt lagen om statliga affärsverk (1185/2002) har dock rätt att få ersättningar från Banförvaltningscentralen. Statsrådet kan av särskilda skäl fatta annat beslut om statens rätt till ersättning.

75 §

Kostnaderna för järnvägsförrättning

Banhållaren svarar för förrättningskostnaderna vid en järnvägsförrättning. Vid en järnvägsförrättning enligt 65 § skall förrättningskostnaderna helt eller delvis påföras den som framställt yrkandet, om yrkandet har varit uppenbart oggrundat.

76 §

Registrering av järnvägsförrättning

En järnvägsförrättning kan oberoende av utbetalning av ersättningar registreras efter det att järnvägsförrättningen har vunnit laga kraft, och utbetalningen av ersättning behöver inte anmälas till lantmäteribyrån.

Trots att ändring sökts kan en järnvägsförrättning antecknas i fastighetsregistret i fråga om de fastigheter som sökandet av ändring inte gäller. Också i fråga om de fastigheter som ändringssökandet gäller kan järnvägsförrättningen antecknas i fastighetsregistret, om sökandet av ändring inte påverkar fastställandet av föremålet för

inlösning eller registeranteckningarna. Den registeransvarige skall i dessa fall hos jorrdomstolen anhålla om tillstånd för registrering. Ärendet avgörs av jorrdomstolens ordförande.

77 §

Sökande av ändring i beslut som har fattats vid järnvägsförrättning

Ändring får inte sökas i ett beslut som en förrättningsingenjör har fattat enligt 52 § 1 mom. För sökande av ändring i beslut som har fattats vid en järnvägsförrättning gäller i övrigt 89—93 § i inlösningslagen.

6 kap.

Nedläggning av järnväg och indragning av dess biområde

78 §

Nedläggning av järnväg i samband med byggande av järnväg

Om en järnväg i samband med byggande av en ny järnväg har fått en ny sträckning och det i järnvägsplanen inte har bestämts att banan med den tidigare sträckningen kvarstår som järnväg, läggs den till denna del ned som järnväg med stöd av en järnvägsplan som godkänts av Banförvaltningscentralen. Banhållaren får utan hinder av detta använda det tidigare järnvägsområdet för andra banhållningsbehov, om det bestäms så i järnvägsplanen.

79 §

Nedläggning av järnväg i andra sammanhang

Kommunikationsministeriet kan lägga ned en järnväg med stöd av en järnvägsplan som beretts av Banförvaltningscentralen, 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 spåransläggning, 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 Banförvaltningscentralen, 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 skall innan ett beslut enligt denna paragraf fattas vid behov höra de ministerier, landskapsförbund och kommuner som saken gäller.

80 §

Överlåtelse av järnvägsområde i samband med nedläggning av järnväg

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

Banförvaltningscentralen kan i en järnvägsplan besluta att kostnadsfritt avstå från ett järnvägsområde, om järnvägen har lagts ner och området är av ringa värde eller betydelse. Järnvägsområdet överförs till de angränsande fastigheterna längs mittlinjen av det område som ett eller flera av banans spåransläggningar bildar. Vid rågång på det tidigare järnvägsområdet får en rå rätas ut och andra sådana råjusteringar göras som med hänsyn till fastighetsindelningen är ändamålsenliga så att till arealen små områden av ringa värde byts ut mellan fastigheterna eller, om inget lämpligt vederlagsområde finns, överförs från en

fastighet till en annan. Inom ett detaljplaneområde eller ett område för vilket kommunen beslutat utarbeta en detaljplan övergår ett järnvägsområde dock i kommunens ägo.

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

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

81 §

Konstruktioner och anordningar på ett järnvägsområde som dragits in och överläts

I järnvägsplanen skall påvisas huruvida ett område behövs som vägområde, museijärnväg eller för något annat ändamål och om det på området finns konstruktioner eller anordningar som kräver särskilt underhåll. Om så är fallet skall området lämnas i ett sådant skick att dess användning för det nämnda syftet inte försvåras. I järnvägsplanen skall vid behov anges de åtgärder som behövs för återställandet av det tidigare järnvägsområdet. Om sådan användning som avses ovan inte finns skall Banförvaltningscentralen inom två år från det beslutet om nedläggandet av järnvägen vunnit laga kraft föra bort sådana konstruktioner och anordningar som i banhållningssyfte uppförts eller placerats på järnvägsområdet och vidta eventuella åtgärder angående återställandet av området, om det inte avtalas om något annat med mottagaren.

82 §

Förfaranden som gäller ett järnvägsområde som dragits in

Banhållaren skall utan dröjsmål ansöka om järnvägsförrättning när en järnväg har lagts ned och Banförvaltningscentralen har fattat beslut om att överlåta järnvägsområdet.

Vid en järnvägsförrättning noteras ett

järnvägsområde som med stöd av 80 § 2 mom. har överförs till fastigheten närmast invid samt dess areal, och området anges på kartan och märks vid behov ut i terrängen.

Det område som har kommit i kommunens ägo ombildas till en fastighet eller fogas till en fastighet som kommunen äger med iakttagande i tillämpliga delar av vad som i 41 § i fastighetsbildningslagen bestäms om fristående områden som inte hör till en registerenhet.

83 §

Indragning av biområde

Banförvaltningscentralen drar in ett biområde, om det inte längre behövs för det ändamål som det har anlagts för. Beträffande förfarandet vid indragning av ett biområde gäller i tillämpliga delar vad som bestäms om järnvägsplaner. När ett biområde dras in upphör samtidigt den nyttjanderätt som hänfört sig till området.

Om indragningen av ett biområde för någon medför sådan nytta som inte skall anses vara obetydlig, är denne skyldig att ersätta Banförvaltningscentralen för den erhållna nyttan. Om överenskommelse om ersättningen inte nås skall frågan avgöras vid järnvägsförrättning.

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

84 §

Upphörande av panträtt och särskild rättighet

Om panträtt eller särskild rättighet hänförs sig till en fastighet, och ett område som hört till denna fastighet har övergått till en annan fastighet med stöd av detta kapitel, upphör den nämnda rättigheten vad gäller det överförda området. Om upphörandet av en rättighet medför skada för dess innehavare, är innehavaren berättigad till ersättning av

banhållaren. I detta fall skall 5 kap. iakttagas i tillämpliga delar.

85 §

Strykning av anteckningar om skydds- och frisiktsområde

De i 51 § nämnda anteckningar som gäller fastigheterna stryks ur fastighetsregistret när en järnväg har lagts ned eller en plankorsning har avlägsnats. Om järnvägsförrättningen inte verkställas, skall detta göras på Banförvaltningscentralens ansökan.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

86 §

Straff

Den som

1) bryter mot ett förbud eller föreläggande som anges i eller meddelas med stöd av 17, 31—33 eller 40 § eller handlar i strid med ett tillstånd som har meddelats med stöd av dessa lagrum och i strid med villkoren i tillståndet eller

2) uppsåtligt eller av grov oaktsamhet handlar i strid med ett förbud som anges i eller har meddelats med stöd av 21 § 2 mom. eller 37—39 §,

skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för överträdelse av bestämmelserna i banlagen dömas till böter.

87 §

Administrativa tvångsmedel

Länsstyrelsen kan förbjuda den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den att fortsätta med eller upprepa det lagstridiga förfarandet. Länsstyrelsen kan också bestämma att den som bryter mot denna lag eller mot bestämmelser som utfärdats med stöd av den

skall fullgöra sin skyldighet på något annat sätt. Länsstyrelsen kan förena sitt beslut med vite eller med hot om att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad eller att verksamheten avbryts. I ett ärende som gäller vite samt hot om tvångsutförande och hot om avbrytande tillämpas i övrigt viteslagen (1113/1990).

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

Om någon hindrar Banförvaltningscentralen från att utföra ett tjänsteuppdrag som avses i 2 mom. eller ett utredningsarbete som avses i 9 § 1 mom., skall polisen på Banförvaltningscentralens begäran ge handräckning.

88 §

Indrivning av kostnader

Om banhållaren är berättigad att vidta en åtgärd som avses i denna lag på någon annans bekostnad, kan kostnaderna indrivas i den ordning som bestäms i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsokningsväg (367/1961).

89 §

Underhåll av plankorsning och därtill ansluten väg samt broar

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

På egen bekostnad placerar banhållaren ut och underhåller varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning och som placerats på en väg vid en plankorsning med en järnväg, om inte något annat avtalas om kostnadsansvaret. När en ny väg byggs på ett järnvägsområde, placerar vaghållaren eller

gatuhållaren på egen bekostnad varningsanordningar och vägmärken som anger plankorsning. På egen bekostnad placerar vaghållaren ut och underhåller vägmärken som varnar för järnvägen.

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

Vad som nämnts i denna paragraf om vaghållaren gäller i tillämpliga delar också gatuhållaren.

90 §

Delgivning och delfående av beslut

Ett beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan samt förlängning av deras giltighetstid skall delges offentligt. Banhållaren skall i syfte att delge beslutet sända beslutet och de handlingar som utgör grund för beslutet till den kommun som saken gäller. Kommunen skall meddela att beslutet och handlingarna är framlagda på det sätt som bestäms i 64 § i kommunallagen (365/1995). Beslutet och handlingarna skall vara offentligt framlagda i kommunen i 30 dagar. Delfäendet anses ha skett när beslutet lades fram offentligt.

Ett sådant beslut om godkännande av en järnvägsplan som är av ringa betydelse kan delges genom bevislig delgivning enligt vad som bestäms i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om delgivning av beslut på elektronisk väg finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

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 § skall banhållaren sända ett meddelande om beslutet till dem som på grund av planen gjort en anmärkning och vilkas adresser är kända.

Banhållaren skall sända ett meddelande om beslutet om godkännande av en utredningsplan och en järnvägsplan till kommunen, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå samt vid behov även andra myndigheter. En kopia av planen skall vid behov fogas till meddelandet.

92 §

Ändringssökande

I beslut som har fattats med stöd av denna lag söks ändring genom besvär enligt vad som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996), om inte något annat följer av 77 §. Banhållarens beslut i de fall som avses i 17, 40 och 41 § överklagas hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets plankorsningen eller fastigheten i fråga finns.

Kommunen, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå har rätt att genom besvär söka ändring i 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 ansvarsområde genom besvär söka ändring i ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens verksamhetsområde.

Besvär som gäller ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en järnvägsplan som skall anses vara av samhällelig vikt skall behandlas i brådskaande ordning.

93 §

Begränsningar i ändringssökandet

I ett beslut om godkännande av en utredningsplan får ändring inte sökas genom

besvär till den del järnvägsområdets läge och de tekniska lösningarna för järnvägen redan har godkänts i en lagakraftvunnen plan med rättsverkningar.

Vad som bestäms i 1 mom. gäller även beslut om godkännande av en järnvägsplan. Ett sådant beslut får inte heller överklagas till den del banans sträckning och de tekniska lösningarna redan har godkänts i en lagakraftvunnen utredningsplan.

94 §

Omedelbar verkställighet av beslut

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

I ett beslut som Banförvaltningscentralen meddelar med stöd av 41 § 2 mom. kan bestämmas att beslutet får verkställas trots besvär.

95 §

Kungörelse

Skall kungörelse, förordnande, förbud eller något annat ärende delges offentligt enligt denna lag och har inte bestämmelser om på vilket sätt delgivningen skall ske utfärdats särskilt, skall Banförvaltningscentralen informera om ärendet genom att i minst 30 dagar kungöra det på anslagstavlan i kommunen i fråga enligt vad som bestäms i lagen om offentliga kungörelser (34/1925). Angående offentliggörande av kungörelsen skall annonseras i minst en tidning med allmän spridning inom det område som påverkas av verksamheten, om inte ärendet är av ringa betydelse eller annonsering annars är uppenbart onödigt.

96 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser om förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård och mätning av avståndet till byggnader utfärdas genom förordning av statsrådet.

I syfte att styra det sätt på vilket en järnvägsförrättning verkställs tillhandahåller lantmäteriverkets centralförvaltning behövliga formulär för handlingarna samt meddelar föreskrifter om råmärken och andra fasta märken och om mätningarnas exakthet vid en järnvägsförrättning.

8 kap.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

97 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 200 .

Genom denna lag upphävs de tidigare banhållningsskyldigheter som ålagts vid inlösningar som verkställts med stöd av lagen om expropriation av fast egendom för allmänt behov (27/1898).

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

98 §

Övergångsbestämmelser om inlösningsförfarande

Denna lag tillämpas även på de frågor som skall avgöras vid inlösningsförrättningar som inletts före denna lags ikraftträdande, men som tas upp till avgörande efter att denna lag har trätt i kraft.

Om en järnväg vid en inlösningsförrättning som inleddes före denna lags ikraftträdande är belägen i en tunnel, på en bro, på en damm, ovanpå eller under en betongplatta eller när det i en plan med rättsverkningar ovanför eller under järnvägen har anvisats byggande, skall grundande av nyttjanderätt avgöras vid förrättningen.

99 §

Övergångsbestämmelser om planer

På projekt som genomförs på basis av planer som inletts innan denna lag träder i kraft tillämpas de bestämmelser som gäller vid ikraftträdandet.

Om arbetet på en bana inte har inletts inom fem år efter denna lags ikraftträdande skall bestämmelserna i denna lag tillämpas på projektet.

Som grund för banplanering kan kommunikationsministeriet också efter den utsatta tiden enligt 2 mom. godkänna en sådan utredningsplan som är under beredning vid ikraftträdandet och som i fråga om innehåll och bedömning av verkningarna uppfyller kraven enligt denna lag.

2.

Lag**om ändring av 2 § i lagen om inlösningstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 13 augusti 2004 om inlösningstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön (768/2004) 2 § som följer:

2 §

Tillämpningsområde

2) sådana rörledningar för transport av gas, olja eller kemikalier som har en längd av mer än 40 kilometer och en diameter av mer än DN 800 millimeter.

Denna lag tillämpas på projekt som avser
 anläggning av

1) sådana kraftledningar ovan markytan som har en spänning av minst 220 kilovolt och en längd av mer än 15 kilometer, eller

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag**om ändring av markanvändnings- och bygglagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i markanvändnings- och bygglagen av den 5 februari 1999 (132/1999) 126 § 3 mom.,
 127 § 2 mom. och 128 § 3 mom. som följer:

126 §

Åtgärdstillstånd

 Tillstånd behövs inte, om åtgärden baserar sig på en gatuplan enligt denna lag, en godkänd vägplan enligt landsvägslagen (503/2005) eller en godkänd järnvägsplan enligt banlagen ().

127 §

Rivningslov för byggnader

 Tillstånd behövs inte, om ett giltigt bygglov, en gatuplan enligt denna lag, en godkänd vägplan enligt landsvägslagen eller en godkänd järnvägsplan enligt banlagen förutsätter att byggnaden rivs. Tillstånd

behövs inte heller för rivning av en ekonomibyggnad och en annan därmed jämförbar mindre byggnad, om inte byggnaden skall betraktas som historiskt betydande eller arkitektoniskt värdefull eller som en del av en sådan helhet.

128 §

Tillstånd för miljöåtgärder

 Tillstånd behövs inte heller, om åtgärden baserar sig på en godkänd vägplan enligt landsvägslagen eller en godkänd järnvägsplan enligt banlagen.

 Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag**om ändring av 9 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 29 juli 1977 om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter
 (603/1977) 9 § 4 mom. som följer:

9 §

— — — — —
 Verkställs inlösen för byggande av
 kraftledning, naturgasnät eller annat
 motsvarande företag, kan hörande av ägare
 av fast egendom och innehavare av
 nyttjanderätt ordnas så, att de ägare och
 innehavare, vilkas rätt och fördel saken
 berör, ges tillfälle att framföra sin åsikt om
 företaget vid ett möte, som sökanden ordnar i
 varje kommun och som skall meddelas så

som kommunala kungörelser offentliggörs
 inom kommunen. Mötets protokoll skall
 fogas till inlösningsansökningen. Den som
 skall höras och önskar foga skriftligt
 utlåtande till protokollet, skall ges tillfälle
 därtill vid mötet, eller om han det kräver,
 efter mötet inom viss tid, som inte får vara
 kortare än 14 dagar.

_____ Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 19 oktober 2006

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

2.

Lag**om ändring av 2 § i lagen om inlösningstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 13 augusti 2004 om inlösningstillstånd för vissa projekt som påverkar användningen av miljön (768/2004) 2 § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på projekt som avser anläggning av

1) sådana kraftledningar ovan markytan som har en spänning av minst 220 kilovolt och en längd av mer än 15 kilometer,

2) sådana rörledningar för transport av gas, olja eller kemikalier som har en längd av mer än 40 kilometer och en diameter av mer än DN 800 millimeter, eller

3) järnvägar för fjärrtrafik.

Föreslagen lydelse

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på projekt som avser anläggning av

1) sådana kraftledningar ovan markytan som har en spänning av minst 220 kilovolt och en längd av mer än 15 kilometer,

2) sådana rörledningar för transport av gas, olja eller kemikalier som har en längd av mer än 40 kilometer och en diameter av mer än DN 800 millimeter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag**om ändring av markanvändnings- och bygglagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i markanvändnings- och bygglagen av den 5 februari 1999 (132/1999) 126 § 3 mom.,
 127 § 2 mom. och 128 § 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

126 §

Åtgärdstillstånd

 Tillstånd behövs inte, om åtgärden
 baserar sig på en gatuplan enligt denna lag
 eller på en godkänd vägplan enligt lagen
 om allmänna vägar (243/1954).

127 §

Rivningslov för byggnader

 Tillstånd behövs inte, om ett giltigt
 bygglov, en gatuplan enligt denna lag eller
 en godkänd vägplan enligt lagen om
 allmänna vägar förutsätter att byggnaden
 rivs. Tillstånd behövs inte heller för rivning
 av en ekonomibyggnad och en annan
 därmed jämförbar mindre byggnad, om inte
 byggnaden skall betraktas som historiskt
 betydande eller arkitektoniskt värdefull
 eller som en del av en sådan helhet.

128 §

Tillstånd för miljöåtgärder

 Tillstånd behövs inte heller, om åtgärden
 baserar sig på en godkänd vägplan enligt
 lagen om allmänna vägar.

Föreslagen lydelse

126 §

Åtgärdstillstånd

 Tillstånd behövs inte, om åtgärden
 baserar sig på en gatuplan enligt denna lag,
 en godkänd vägplan enligt landsvägslagen
 (503/2005) eller en godkänd järnvägsplan
 enligt banlagen ().

127 §

Rivningslov för byggnader

 Tillstånd behövs inte, om ett giltigt
 bygglov, en gatuplan enligt denna lag, en
 godkänd vägplan enligt landsvägslagen
 eller en godkänd järnvägsplan enligt
 banlagen förutsätter att byggnaden rivs.
 Tillstånd behövs inte heller för rivning av
 en ekonomibyggnad och en annan därmed
 jämförbar mindre byggnad, om inte
 byggnaden skall betraktas som historiskt
 betydande eller arkitektoniskt värdefull
 eller som en del av en sådan helhet.

128 §

Tillstånd för miljöåtgärder

 Tillstånd behövs inte heller, om åtgärden
 baserar sig på en godkänd vägplan enligt
 landsvägslagen eller en godkänd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

järnvägsplan enligt banlagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag**om ändring av 9 § i lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter**

I enlighet med riksdagens beslut
 ändras i lagen av den 29 juli 1977 om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter
 (603/1977) 9 § 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

9 §

Verkställes inlösen för byggande av järnväg, kraftledning, naturgasnät eller annat motsvarande företag, kan hörande av ägare av fast egendom och innehavare av nyttjanderätt ordnas så, att de ägare och innehavare, vilkas rätt och fördel saken berör, beredes tillfälle att framföra sin åsikt om företaget vid möte, som på sökandens försorg ordnas i varje kommun och vilket skall meddelas på satt kommunala kungörelser offentliggöres inom kommunen. Mötets protokoll skall fogas till inlösningsansökningen. Den som skall höras och önskar foga skriftligt utlåtande till protokollet, skall beredas tillfälle därtill vid mötet, eller om han det kräver, efter mötet inom viss tid, som ej får vara kortare än 14 dagar.

Föreslagen lydelse

9 §

Verkställes inlösen för byggande av kraftledning, naturgasnät eller annat motsvarande företag, kan hörande av ägare av fast egendom och innehavare av nyttjanderätt ordnas så, att de ägare och innehavare, vilkas rätt och fördel saken berör, ges tillfälle att framföra sin åsikt om företaget vid ett möte, som sökanden ordnar i varje kommun och som skall meddelas så som kommunala kungörelser offentliggöres inom kommunen. Mötets protokoll skall fogas till inlösningsansökningen. Den som skall höras och önskar foga skriftligt utlåtande till protokollet, skall ges tillfälle därtill vid mötet, eller om han det kräver, efter mötet inom viss tid, som inte får vara kortare än 14 dagar.

Denna lag träder i kraft den 20 .