

Svar på skriftligt spørgsmål om lagstiftningens tillämpning på lokala vägar i allmän användning

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørgsmål SS 454/2025 rd undertecknat av riksdagsledamot Anders Norrback /sv:

Ämnar regeringen reda ut hur man genom lagstiftning kan säkerställa att kommunerna eller staten inte felaktigt klassificerar sådana vägar som i praktiken betjänar en omfattande allmän användargrupp till enskilda vägar och om man borde ta i bruk en särskild kategori för lokala allmänna vägar

hur avser regeringen rätta till den ojämlikhet och inkonsekvens mellan kommuninvånare beträffande kostnadsansvaret för enskilda vägar som uppstår genom att kommunen enligt 6 § 2 mom. i lagen om enskilda vägar, i egenskap av vägdelägare, kan ta på sig kostnadsansvaret så att en del kommuninvånare utan kostnad och utan att vara vägdelägare får använda en enskild väg, medan de kommuninvånare som är vägdelägare själva har kostnadsansvaret för sin användning av vägen,

hur avser ministeriet tydliggöra kommunernas ansvar för planering och underhåll av vägar som fungerar som genomfartsleder mellan detaljplaneområden eller mellan stadsnära landsbygdsområden och kommunens centrum och som av en obegränsad skara användare används för allmän fordonstrafik och

är regeringen beredd att se över regelverket så att enskilda vägar med betydande allmän trafik vid behov kan omvandlas till landsvägar utan att processen likställs med byggandet av helt nya vägar?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

Regeringen är medveten om utmaningarna i lagstiftningen om vägarnas administrativa klasser och har inlett författningsprojekt som syftar till att ändra både trafikledslagarna, dvs. lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), banlagen (110/2007) och lagen om enskilda vägar (560/2018). Trafikledsverket har utvecklat och fortsätter att utveckla enhetliga bedömningskriterier och konsekvensbedömningar som möjliggör en kunskapsbaserad granskning av klassificeringen av vägnätet och åtgärder som ändrar nätets omfattning. Dessa bedömningar gör ändringar

redan inom ramen för den nuvarande regleringen möjliga, om ett behov av ändringar kan konstateras. Regelverket för genomförande av planer och underhåll av gator och andra områden granskas för närvarande vid miljöministeriet i ett författningsprojekt. I projektet bereds förslag till en ny lag om samhällsutveckling och en ny lag om samhällsbyggnad (YM074:00/2023).

Vägnätets administrativa indelning i enskilda vägar som upprätthålls av privata fastigheter, landsvägar som upprätthålls av staten och gator som upprätthålls av kommunerna har sitt ursprung i beslut som fattats och ändringar som gjorts i lagstiftningen under årtionden. Befolknings- och näringsstrukturerna och de lokala samhällsstrukturerna i olika delar av landet förändras hela tiden. Detta leder till att användningen och användningsbehoven av vägnätets olika delar har förändrats och fortsätter att förändras i och med att befolkningen och funktionerna framför allt i glesbygden minskar. Vid kommunikationsministeriet har man identifierat ett behov av att granska gränsdragningen mellan landsvägar, gator och enskilda vägar, både med tanke på den offentliga ekonomin och på en jämlik behandling av fastighetsägarna.

Planeringen av trafiklederna utgår från den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12). Gränsdragningen mellan vägnas administrativa klasser är i hög grad sammankopplad med utnyttjande av konsekvensinformation och med statsunderstöd för enskilda vägar och anslag som anvisats för understödet. Statsrådet har den 18 december 2025 lämnat en redogörelse till riksdagen om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 (SRR 10/2025). Enligt åtgärdsprogrammet i den uppdaterade planen expanderar Staten (Trafikledsverket) informationsunderlaget om trafikledsnätets omfattning och konsekvensbedömningsinformationen om vilka konsekvenser en reduktion av nätet får för olika aktörer. I situationer som har definierats separat kan servicenivån i trafikledsnätet sänkas eller trafikleder slopas, om ett minskat transportbehov möjliggör detta och/eller om finansieringsnivån inte är tillräcklig för att hålla trafiklederna i ändamålsenligt skick. Trafikledsverket tar fram principer för förfarandet före 2027 med beaktande av de administrativa klasserna. Trafikledsverket försöker i samarbete med andra aktörer förenhetliga proceduren och principerna för vägnas administrativa klasser. Enligt åtgärdsprogrammet strävar Trafikledsverket också efter att förenkla planeringen av framför allt mindre trafikledsprojekt. Den befintliga lagstiftningen granskas för att få lättare och förmånligare planeringslösningar. Anslagsnivån på statsunderstöden till enskilda vägar är enligt Trafik 12 i genomsnitt 6,7 miljoner euro per år under 2026–2029. Understödet höjs från och med 2030 med 4 miljoner euro om året för att trygga förbindelser som är kritiska för bland annat näringslivet och försörjningsberedskapen samt tillgängligheten i hela landet.

En process enligt lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) förutsätter i praktiken alltid att en vägplan enligt lagen utarbetas om den administrativa klassificeringen ändras. För att säkerställa likabehandling är det viktigt att vägplaner utgår från en enhetlig bedömningsram och enhetliga kriterier, men den lagstadgade planeringsprocessen säkerställer redan i sig att ändringarna i vägnätet och klassificeringen av vägarna inte är "felaktiga" utan grundar sig på lagen. Avgöran-

den som gäller ändringar i den administrativa klassen handlar ofta om frågor som påverkar individens och samhällets intressen och rättigheter. Förfarandena ska därför enligt principerna för god förvaltning erbjuda tillräckliga möjligheter att påverka. När en vägplan utarbetas ska den behöriga livskraftcentralen ge kommunen, fastighetsägare och övriga sakägare samt personer vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas av planen möjlighet att delta i beredningen av planen, att bedöma verkningarna av planen och att skriftligen eller muntligen framföra sin åsikt i saken. Innan planen godkänns ska livskraftscentralen ge nämnda intressenter tillfälle att göra en anmärkning med anledning av planen. Livskraftscentralerna ska i detta syfte göra utredningsplanen och vägplanen tillgängliga genom offentlig kungörelse. (Lagen om trafiksystem och landsvägar, 27 §)

Enligt 6 § 2 mom. i lagen om enskilda vägar kan vägrätt för allmänt bruk av en befintlig väg bildas för staten, landskapet eller kommunen, om det är viktigt för att ordna trafik på ett ändamålsenligt sätt och om förutsättningarna i 1 mom. uppfylls. Bestämmelsen ska inte anses vara särskilt problematisk med tanke på jämlikheten mellan kommuninvånarna, eftersom även om regleringen möjliggör kommunen som vägdelägare, ska delägarskapet enligt lagen grunda sig på att det är ändamålsenligt för trafiken. Om en sådan omständighet föreligger kan kommunens vägdelägarskap och därigenom även kostnadsansvaret anses vara konsekvent och motiverat. Vägrätt för allmän trafik kan anses viktig till exempel när det inte finns något annat sätt att färdas till ett objekt som förvaltas av någon av de nämnda offentliga instanserna eller när en enskild väg påverkar andra lösningar för trafiken och trafiklederna i området. Bildande av vägrätt till förmån för staten eller kommunen är enligt bestämmelsen prövningsbaserat, eftersom de har möjlighet att bidra till kostnaderna för väghållningen också till exempel genom understöd som beviljas för väghållningen. Därför föreskrivs det inte att vägdelägarskap alltid ska bildas i de situationer som avses i momentet.

Enligt 7 § i lagen om enskilda vägar kan vägrätt till förmån för staten bildas mot statens vilja, om förutsättningarna i 6 § 2 mom. uppfylls och om vägen i betydande grad används för allmän trafik till en landsväg eller till ett objekt som staten förvaltar. Till skillnad från staten kan man i nuläget inte bilda vägrätt till förmån för kommunen mot kommunens vilja. I fråga om kommuner förutsätter vägdelägarskap på grund av respekten för kommunernas självstyrelse alltid kommunens samtycke. Kommunerna har dessutom på grund av sin position som lokal aktör ansetts ha fler möjligheter än staten att stödja verksamheten för enskilda vägar bland annat genom understöd och bruksavgifter. Med den här lösningen har man också velat främja interaktionen mellan kommunen och vägdelägarna och göra det möjligt att välja de tillvägagångssätt som är mest lämpliga. Dessutom har situationer där staten förpliktas att vara vägdelägare ansetts vara tydligare att konstatera och i praktiken är de också mer sällsynta. Möjligheten att förplikta en kommun att på samma sätt som staten bli vägdelägare i en enskild väg kan dock vara ändamålsenlig i situationer där allmän trafik som kan anses vara lokal dirigeras till en enskild väg från detaljplaneområden eller gatunät, eller där en enskild väg leder till ett objekt som förvaltas av kommunen och som orsakar betydande trafik, såsom ett rekreationsområde eller en badstrand. I vissa fall kan även

trafik som beställts av kommunen medföra en betydande mängd lokal trafik som kan anses vara allmän på en enskild väg (linjetrafik, skolskjutsar m.m.). Möjligheterna att föreskriva om kommunens skyldighet att vara vägdelägare på samma sätt som staten granskas för närvarande vid kommunikationsministeriet i ett författningsprojekt där ändringar i lagen om enskilda vägar bereds (LVM022:00/2025). Bestämmelser om denna möjlighet kan anses främja en konsekvent reglering och säkerställa jämlik behandling av vägdelägarna. Kommunala bidrag till väglag som ansvarar för enskilda vägar med trafik till exempel till en kommunal badstrand kan ändå vara det effektivaste sättet att stödja väglaget i väghållningen.

Ovan nämnda omständigheter kommer att bedömas i pågående författningsprojekt, där ändringar i lagen om enskilda vägar och i trafikledslagarna bereds.

Helsingfors 13.1.2026

Kommunikationsminister Lulu Ranne

VN/39001/2025-LVM-3

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: