**Harmonisering av skötseln av enskilda vägar**

Stadsstrukturnämnden 19.01.2022 § 14

961/10.03.01.01/2021

Beredning Infrastrukturchef Visa Wennström

 **Tidigare behandling av ärendet**

 Stadsstrukturnämnden § 46 16.03.2016

 Stadsstyrelsen § 172 11.04.2016

 Stadsstyrelsen § 189 25.04.2016

 Stadsfullmäktige § 46 16.05.2016

 Stadsstyrelsen § 70 06.02.2017

 Stadsstyrelsen § 446 04.09.2017

 Stadsfullmäktige § 91 25.09.2017

 Förvaltningsdomstolens beslut 21.02.2020

 Stadsstyrelsen § 385 31.08.2020

 HFD:s beslut 14.10.2021

 Stadsstyrelsen § 527 08.11.2021

 **Stadsfullmäktige beslutade den 25 september 2017 § 91 godkänna principerna som gäller skötsel av enskilda vägar som följer:**

1. Enskilda vägar som i sin helhet förblir i stadens skötsel

 Staden fortsätter sköta följande enskilda vägar som har en gemensam sträcka på cirka 25 kilometer:

* Kvikantvägen
* Koivistovägen
* Likmossbacken – Juukkovägen
* Vittsar – Kåla – Karsobackavägen
* Rimmi – Runttujärvi – Kotkamaa –
* Suonperä
* Puntus – Uleåvägen – Laxasvägen (Borgsvägen)
* Niemivägen (förbindelseväg mellan detaljplanerade områden)
* Seltisbackavägen
* Korpvägen

 Karta över enskilda vägar som också i fortsättningen sköts av staden Bilaga A § 14

1. Sommarunderhåll av enskilda vägar

 Staden avstår från sommarunderhållet på Stamstadens område och tar i bruk den s.k. Lochteå-Kelviå-Ullava-modellen enligt vilken väglagen får ekonomiskt understöd för sommarunderhållet. Grunden för beviljande av understöd för sommarunderhåll av en enskild väg ska vara att vägen är av avsevärd betydelse för samfärdseln eller att vägen utgör infarten till fast bosättning på en sträcka om minst 700 meter och vägen betjänar åtminstone tre fast bosatta hushåll. För vägen som beviljas understöd bör det ha grundats ett väglag i enlighet med lagen om enskilda vägar.

1. Plogning av enskilda vägar

Kortaste sträckan på enskilda vägar eller gårdsvägar som plogas är 70 meter. Staden fortsätter sköta de enskilda vägar vilka är av avsevärd betydelse för samfärdseln. Vinterunderhållet med undantag av plogning (halkbekämpning) överförs på väglagen för de enskilda vägar som staden inte längre ska sköta.

1. Belysning på enskilda vägar

Det finns en del belysta sträckor på enskilda vägar. Denna belysning kvarstår i stadens ägo. Därtill förbinder sig staden att även i fortsättningen svara för elektriciteten för och underhållet av gatubelysning på enskilda vägar.

1. Om de boende vid en enskild väg så begär övertar staden ansvaret för bildandet av väglaget och sköter dess administration till utgången av 2019.

Besvär över beslutet har anförts hos Vasa förvaltningsdomstol och stadsstyrelsen har den 18 december 2017 (§ 663) gett ett utlåtande med anledning av besväret. Vasa förvaltningsdomstol har den 21 februari 2020 (20/0004/1) förkastat besvären. Besvär över Vasa förvaltningsdomstols beslut har anförts hos högsta förvaltningsdomstolen och samtidigt har besvärsrätt sökts hos högsta förvaltningsdomstolen.

**Förvaltningsdomstolen** har som närmare framgår av beslutet den 21 februari 2020 (20/0004/1) konstaterat att ansvarstagande för underhåll av enskilda vägar och beviljande av bidrag för underhåll av enskilda vägar är kommunens frivilliga uppgifter som Karleby stad med stöd av sin självstyrelse har beslutat åta sig. Staden kan inom ramen för sin självstyrelse besluta om principer som gäller skötseln av enskilda vägar. Beslutet var inte heller annars på de grunder som anförts i besvären lagstridigt och förvaltningsdomstolen har avslagit besvären och yrkandet om verkställighetsförbud.

**Högsta förvaltningsdomstolen** har så som närmare framgår av beslutet den 14 oktober 2021 (H3611/2021) förkastat ansökan om besvärstillstånd och ger således inget avgörande med anledning av besvären.

Enligt högsta förvaltningsdomstolens beslut finns det inte någon sådan grund för att få ärendet avgjort i högsta förvaltningsdomstolen på vilken besvärstillstånd borde beviljas. Därmed har högsta förvaltningsdomstolen godkänt Karleby stads krav på att besvärstillstånd i ärendet inte bör beviljas.

**Åtgärder 2017–2021 som anknyter till enskilda vägar**

I stadens budget för 2017 har upptagits 40 000 euro i anslag för ”harmonisering av enskilda vägar/grundandet av väglag”. För projektet konkurrensutsattes en konsult och för grundandet av väglag hölls ett inledande möte där man berättade att syftet med projektet var att förenhetliga systemet med bidrag för enskilda vägar, vilket leder till att alla väglag, oberoende av läge, är i samma position. I detta projekt avses med nämnda enskilda vägar de enskilda vägar som helt eller delvis fungerar som infartsvägar för fast bosättning.

I samband med det inledande mötet inbjöds de enskilda vägarnas delägare till konstituerande möten för väglagen som ordnades senare. Det var dock få som deltog i mötena.

Den nya lagen om enskilda vägar trädde i kraft 1.1.2019. Då upphörde kommunernas vägnämnder och de överfördes till Lantmäteriverket.

**Kommunen kan fortsättningsvis understöda enskilda vägar genom att bevilja bidrag för väghållning, besluta om villkoren för bidragen och om tillsynen över användningen av bidragen samt besluta om att kommunen helt eller delvis ska åta sig anläggningen eller underhållet av en väg. Förutsättningen för beviljande av bidrag för väghållningen är att det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen och att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade i enlighet med vad som förutsätts i 50 §.**

Staden har beslutat om grunderna för bidrag som beviljas för grundläggande iståndsättningar av enskilda vägar (Stadsstrukturnämnden 11.11.2020 § 129) och reserverat ett anslag för bidrag i budgeten för 2022.

Högsta förvaltningsdomstolens beslut kom först den 14 oktober 2021 och därför kände man inte till saken när budgeten gjordes upp och i budgeten har anslag för underhåll reserverats enligt tidigare praxis.

**Bakgrund och utgångspunkter**

Det finska vägnätet är administrativt indelat i tre klasser:

* + - * Landsvägar som ligger på statens ansvar (allmänna vägar)
			* Gator enligt detaljplan som ligger på kommunens ansvar.
			* Enskilda vägar som ligger på vägdelägarnas/väglagens ansvar (väglag har grundats, lagen om enskilda vägar) och dessutom en mängd andra privata vägförbindelser (som grundar sig på servitut, avtalsvägar eller egen väg).

Staden har bidragit till underhållet av enskilda vägar i Kelviå, Lochteå och Ullava i enlighet med vägnämndens beslut den 7 maj 1990 § 18, bilaga B § 14.

Nämnden beslutade godkänna kilometerkostnaderna per underhållsklass

Underhållsklasserna 1, 2, 3 och 4.

Villkoren för underhållsbidrag är:

* Av kostnaderna i enlighet med underhållsklassen betalas högst 80 % i bidrag från kommunen. Väghållaren står för 20 % av kostnaderna.
* Bidraget betalas på basis av godkända betalningar och verifikat.

Det har dock blivit praxis att betala bidraget i enlighet med kilometerersättningen som godkänts för underhållsklasserna. Av väglagen har vid behov begärts utredningar/kontoutdrag om hur de har utfört underhållet och använt bidraget.

År 2014 har betalningarna granskats och underhållsklasserna har ändrats till klasserna 1, 2 och 3.

Enligt beslutet är bidragen följande:

* underhållsklass 1 = 420,00 €/km/år (total kostnad 525 €/km)
* underhållsklass 2 = 335,00 €/km/år (total kostnad 418,75 €/km)
* underhållsklass 3 = 280,00 €/km/år (total kostnad 350,00 €/km)

Dessutom har man delat ut 10 % - 30 % i tillägg för genomfartstrafik.

År 2021 delades det ut cirka 44 000 euro i bidrag för underhåll av enskilda vägar. Den totala längden på enskilda vägar som understöds var cirka 166 km, varav 123,3 km bebodd väg. 608 hushåll omfattades av bidragen.

Det genomsnittliga bidraget var 260 euro/km väg och det genomsnittliga bidraget cirka 350 euro/km väg med bosättning.

Om alla enskilda vägar som tidigare omfattats av stadens skötselavtalssystem, med undantag av de vägar som också i fortsättningen sköts av staden, organiserar sig och ansöker om bidrag blir kostnaden för bidrag för sommarunderhåll enligt det gällande medelbidraget (260 euro/km \* (96,6 km-25 km)) cirka 19 000 euro. Då antar man att bosättningen/kilometer väg är i samma förhållande som i de objekt som tidigare fått bidrag.

Sammanlagt vore bidragets storlek cirka 63 000 euro.

Det slutliga behovet av bidrag klargörs när de enskilda vägarnas delägare aktiverar sig, grundar väglag och ansöker om bidrag.

Staden kommer att revidera underhållsklassificeringen av trafikleder och i det sammanhanget granskas också de enskilda vägarnas underhållsklasser.

De enskilda vägarnas årliga underhållskostnader växlar avsevärt. Kostnaderna i medeltal för en enskild väg som används av fast bosättning är enligt Vägföreningen i Finlands publikation om underhåll av enskilda vägar 2012 500-1000 euro/km. På de livligast trafikerade vägarna kan kostnaderna vara betydligt större. På motsvarande sätt har kostnaderna för vägar med minst trafik växlat mellan 300 och 500 euro/km.

Det bör beaktas att i ovan nämnda medelkostnader från Vägföreningen också ingår kostnader för plogning och att stadens bidragsandel på 80 % är avsevärt hög.

**Även om stadsfullmäktiges beslut den 25 september 2017 nu har vunnit laga kraft så bör granskningen av praxis som gäller skötselavtal och bidrag i Karleby fortsätta på basis av den reformerade lagen om enskilda vägar 1.1.2019, konkurrensneutralitetslagen och diskrimineringslagen.**

På basis av den nya lagen om enskilda vägar kan kommunen bevilja bidrag endast tilll sådana vägar för vilkas skötsel ett väglag har bildats och väglaget fungerar så som lagen förutsätter. När bidrag beviljas till enskilda vägar ska dock den nya lagen om enskilda vägar och övriga krav i lagstiftningen på beviljande av anslag beaktas (bl.a. kommunens fördel som helhet, likvärdighet, rättvisa och ekonomiska inverkningar).

Bidraget kan vara:

* finansiellt bidrag till väglaget.
* underhållsarbeten för väglaget är också kommunens bidrag till väglaget.
* kommunen lånar ut materiel till väglaget (t.ex. vägsladd)
* kommunen ger materiel till väglaget.

Till de sista två anknyter också synpunkter om lagenlighet. Enligt lagstiftningen om konkurrensneutralitet får kommunen inte bedriva verksamhet på samma marknad där privata aktörer erbjuder tjänster.

Att erbjuda sådana tjänster till väglagen mot beställning kunde i begränsad mån och till marknadspris vara möjligt om den privata sektorn inte kan erbjuda dessa tjänster i behövlig mån.

Information till väglagen om marknaden och potentiella maskinentreprenörer inom stadens område kunde hjälpa väglagen i första skedet när de aktiverar sig.

**Den bidragsmodell som baserar sig på finansiellt bidrag är ett lagenligt sätt att hjälpa sådana väglag som fungerar lagenligt och i övrigt fyller de krav som staden ställer.**

Storleken på det anslag som är avsett för bidrag ska ökas i förhållande till det ökade antalet enskilda vägar.

De väglag som konstituerar sig och inleder sin lagenliga verksamhet, som tidigare har omfattats av underhållsavtalssystemet, och som inte kommer att få stadens underhållsavtal år 2022 ska ha möjlighet att söka förhandsbidrag för väglagets förverkligade och framtida underhållskostnader genom en anhållan som lämnas in senast den 31 oktober 2022.

Eftersom bidrag kan beviljas endast till fungerande väglag dras förhandsbidraget av från de underhållsbidrag som beviljas till väglaget under de tre följande åren. Avdraget görs i jämnstora rater. Förhandsbidraget dras av i jämnstora rater från ifrågavarande väglags underhållsbidrag under de tre (3) följande åren. Som underhållsutgifter godkänns också kostnader för konstituerande av väglag och administrativa kostnader för 2022.

Om väglag grundas efter år 2022 ska de behandlas på motsvarande sätt när det gäller året då väglaget grundas.

Detta bör också beaktas beträffande de enskilda vägar som också i fortsättningen underhålls av staden och som får bidrag för väglaget i form av underhållsarbete.

När det gäller enskilda vägar, för vilka väglag kommer att grundas, och beträffande vilka underhållsbehovet är större på grund av stadens verksamhet än på grund av övriga vägdelägare utför staden under år 2022 nödvändigt extra sommarunderhåll på egen bekostnad (t.ex. Sandskatavägen som leder till Bredviken).

**Villkor för erhållande av bidrag:**

• Väglaget är officiellt grundat.

• Befintliga väglag ska ha hållit sina stämmor före 31.5.2022.

• Enligt 60 § i lagen om enskilda vägar kan väglagets stämma besluta att väglaget inte ska sammanträda till årsstämma varje år. En stämma som motsvarar årsstämman ska dock hållas åtminstone vart fjärde år. Under de följande åren behöver sammanträdesprotokoll inte fogas till ansökan, utan staden begär protokoll vid behov. Sammanträdesprotokoll ska dock oombett fogas till ansökan med minst fyra års mellanrum.

• Väglaget har uppdaterat sina kontaktuppgifter i Lantmäteriverkets register över enskilda vägar

• Kontaktpersonernas uppgifter ska vara uppdaterade också hos staden (meddelas under ansökningstiden på ansökningsblankett)

• Väglaget har anmält viktbegränsningarna för den enskilda vägen och uppdaterade förbud eller begränsningar av användning av vägen i Trafikledsverkets informationssystem för väg- och gatunätet (Digiroad).

Ovan nämnda krav gäller också de enskilda vägar vilkas underhåll staden sköter i fortsättningen.

• Väglagen kan ansöka om bidrag för underhåll årligen före den 31.5.

• På det område som den enskilda vägen betjänar ska finnas minst tre bostäder med fast bosättning året runt. Bidrag beviljas bara för den del av vägen som den fasta bosättningen använder.

• Längden på det vägavsnitt som den fasta bosättningen använder ska vara minst 700 m.

• För bostaden/bostäderna betalas fastighetsskatt för fast bostad och sökanden/sökandena är skrivna i Karleby stad och har fast adress på ifrågavarande fastighet/fastigheter.

• Ansökan om bidrag ska göras årligen. Om väglagets ansökan om underhåll inte fyller de godkända användnings- eller fördelningsgrunderna handläggs ansökan inte. (Lag om enskilda vägar 84 §).

• Väglag som erhåller bidrag får inte förbjuda användningen av vägen eller stänga av den för trafik för andra än vägdelägarna under den period för vilken bidrag betalas. Samma gäller för en väg för vars underhåll staden svarar på sin egen bekostnad. Uppbärande av bruksavgift för användningen av en väg i enlighet med § 28 kan förbjudas i beslutet om bidrag för underhåll. (Lag om enskilda vägar 85 §).

• Bidrag för grundförbättring beviljas inom ramen för de anslag som reserverats för ändamålet enligt stadsstrukturnämndens beslut 11.11.2020 § 129.

**Klassificering av vägen enligt trafikmässig betydelse**

• Klass 1 Allmän, betydande genomfartstrafik mellan landsvägar/detaljplaner

(betydande utomstående trafik av andra än vägdelägarna)

Serviceanläggningar, t.ex. skolor, andra serviceanläggningar, daghem med mera än 20 platser som orsakar betydande utomstående trafik

(betydande trafik av andra än vägens delägare)

• Klass 2 Vägen är i övrigt betydande med tanke på trafiken eller trafiksäkerheten, har regelbunden kollektivtrafik som är öppen för alla, har en betydande idrottsplats, är en enskild väg som fungerar som cykelvägförbindelse, används av en skolbuss med mer än 20 platser, när vägen används som genväg (tar inga resenärer).

• Klass 3 Andra vägar som i huvudsak tjänar vägdelägarnas trafik.

**Snöröjning av enskild väg för vilken väglag inte har grundats**

Enskilda vägar för vilka väglag inte har grundats och längs vilka det dock finns fast bosättning ska ansöka skilt om vinterplogning.

När det gäller snöröjning ska den enskilda vägen vara farbar med bil, en infartsväg för fast bosättning och ligga i Karleby stads område, utanför detaljplaneområde.

Längden på det vägavsnitt som den fasta bosättningen använder ska vara minst 70 m. **Vägens längd mäts från kanten av den väg som ska underhållas eller som tidigare har fått bidrag till början av den fast bosatta gårdsplanen.** Det finns ingen exakt definition av en gårds omfattning i Finlands lagstiftning. En allmän huvudregel är att till gården hör bostadens närmaste omgivning och gårdsbyggnaderna i området. Ofta avgränsas gården från omgivningen med staket eller motsvarande.

För tydlighetens skull är det dock skäl att i detta sammanhang bestämma grunderna för hur längden på en gårdsväg mäts. Infarten tar slut 20 m från bostaden i tillfartsriktning eller om en gårdsbyggnad ligger längre bort än bostaden anses gårdsplanen börja från gårdsbyggnadens närmaste vägg mätt från infartsriktningen

Om fastigheten blir obebodd eller inte längre används för fast bosättning ska om detta meddelas omedelbart till stadens vägmästare. Staden har rätt att kräva tillbaka ogrundade kostnader för plogning.

De nya ansökningarna om plogningsbidrag ska årligen lämnas in senast den 30 juni.

Objekten ska fylla nedan framförda krav och till sina tekniska egenskaper vara i fordrat skick.

Ansökan om plogning ska göras på nytt med fem års mellanrum.

När det gäller plogningssäsongen 2022-2023 ska alla väglag som fyller villkoren ovan och önskar vinterplogning lämna in en ansökan om plogning senast den 30 juni 2022.

**Fördelning av uppgifter staden/väglag för enskild väg från 1 maj 2022.**

- Staden utför vinterplogningen

- Väglagen för de enskilda vägarna utför alla andra underhållsåtgärder, t.ex. plogmärkning, halkbekämpning, slåtter, röjning, menföresreparationer, sladdning, reparationer av beläggning, torkning, dammbindning, trafikanordningar m.m.

Man bör beakta att även om staden utför plogning på den enskilda vägen så ligger enligt lagen om enskilda vägar **ansvaret för underhållet fortfarande alltid på väglagen och/eller vägdelägarna.**

Staden utför vinterplogning i enlighet med sina egna underhållsbestämmelser och i den framtida underhållsklassificeringen placeras de enskilda vägarna i egna underhållsklasser. Enligt 24 § i lagen om enskilda vägar ska en väg hållas i sådant skick som vägdelägarnas transportbehov förutsätter, så att underhållet inte medför oskäliga kostnader för vägdelägarna och så att vägen eller användningen av den inte medför onödig olägenhet eller störning för miljön eller annan kränkning av allmänt intresse. I samband med underhållet ska också trafiksäkerheten beaktas.

**Vägbelysning**

Längs viktiga enskilda vägar på stadens område ligger en del vägbelysning som ägs av staden, som har förverkligats efter stadens övervägande (bl.a. av trafiksäkerhetsskäl) under de senaste årtiondena. När det gäller ifrågavarande vägbelysning följs följande principer tills vidare:

Staden äger också i fortsättningen vägbelysningsnätet längs ifrågavarande enskilda vägar och svarar för deras funktion, underhåll och utveckling eller avlägsnande efter eget övervägande (bl.a. trafiksäkerhet), förutsatt att ifrågavarande enskilda vägars väglag ger sitt samtycke till vägbelysningsnätets placering på vägområdet (avtal eller arbetstillstånd).

Ifrågavarnde enskilda vägars väglag kan om de så önskar lösa in vägbelysningsnätet på sitt vägområde som är i stadens ägo till gängse pris (definieras skilt från fall till fall). Då svarar väglaget i fortsättningen för deras funktion, underhåll och utveckling efter eget övervägande (möjliggör till denna del ansökning om stadens bidrag för enskilda vägar i fortsättningen, vars storlek ska prövas skilt).

Om en enskild vägs väglag inte ger sitt samtycke till placeringen av ett vägbelysningsnät i stadens ägo (avtal eller arbetstillstånd) och väglaget inte önskar lösa in gatubelysningsnätet i stadens ägo tar staden gatubelysningsnätet ur bruk (inkl. avlägsnande av konstruktioner).

I enlighet med förvaltningsstadgan svarar det organ som ansvarar för kommunaltekniken (stadsstrukturnämnden) för vägbelysningsnätverk i stadens ägo längs enskilda vägar i enlighet med ovan nämnda principer och inom ramen för de årliga anslagen.

Stadsmiljödirektören

 Stadsstrukturnämnden beslutar att

1. Staden utför underhåll av enskilda vägar enligt nuvarande praxis till den 30 april 2022. Ansvaret för underhållet överförs på väglagen från den 1 maj 2022 med undantag av vinterplogningen.
2. Underhållet av enskilda vägar utförs från den 1 maj 2022 i enlighet med stadsfullmäktiges beslut den 25 september 2017 § 91, med beaktande av gällande bestämmelser i lagen om enskilda vägar.
3. De väglag som grundas ska ha möjlighet att ansöka om förhandsbidrag enligt ovan framförda villkor.
4. Bidragen utdelas årligen i enlighet med ovan nämnda grunder för beviljande och godkännande samt inom ramen för det anslag som reserverats i budgeten.
5. När det gäller år 2022 kan till bidrag för underhåll användas pengar som reserverats för sommarunderhåll och som nu sparas.
6. Underhållsbidraget i enlighet med lagen om enskilda vägar bestäms på basis av vägens längd som berättigar till bidrag och klassificeringen som baserar sig på vägens betydelse i trafikavseende. Infrastrukturchefen beslutar om de årliga bidragen i enlighet med verksamhetsstadgan och inom ramen för det anslag som stadsstrukturnämnden beviljat.
7. En klassindelning skapas för de enskilda vägar som ska omfattas av bidrag och klassificeringen av de enskilda vägar som tidigare har fått bidrag granskas enligt deras betydelse i trafikavseende som presenteras i texten.
8. Bidragen för enskilda vägar som är i bruk bibehålls

underhållsklass 1 = 420,00 €/km/år (total kostnad 525 €/km)

underhållsklass 2 = 335,00 €/km/år (total kostnad 418,75 €/km)

underhållsklass 3 = 280,00 €/km/år (total kostnad 350,00 €/km)

1. Enskilda vägar för vilka väglag inte har grundats, längs vilka det dock finns fast bosättning och som fyller kraven i texten ska ansöka skilt om vinterplogning.
2. Längden på infarterna mäts på det sätt som presenteras i texten.
3. Belysningen längs de enskilda vägarna ägs också i fortsättningen av staden och staden förbinder sig till att även i fortsättningen svara för elektriciteten för och underhållet av gatubelysning på enskilda vägar, förutsatt att väglaget genom tillstånd möjliggör det.
4. Staden utför sommarunderhåll för eget behov under säsongen 2022 när det gäller sådana enskilda vägar för vilka fungerande väglag inte ännu har grundats och där underhållsbehovet på grund av stadens verksamhet skulle orsaka orimliga kostnder för de övriga vägdelägarna (t.ex. Sandskatavägen).
5. Utredningen av underhållet av enskilda vägar fortsätter med beaktande av kraven i konkurrensneutralitetslagen och diskrimineringslagen.

Beslut Stadsstrukturnämnden godkände beslutsförslaget.