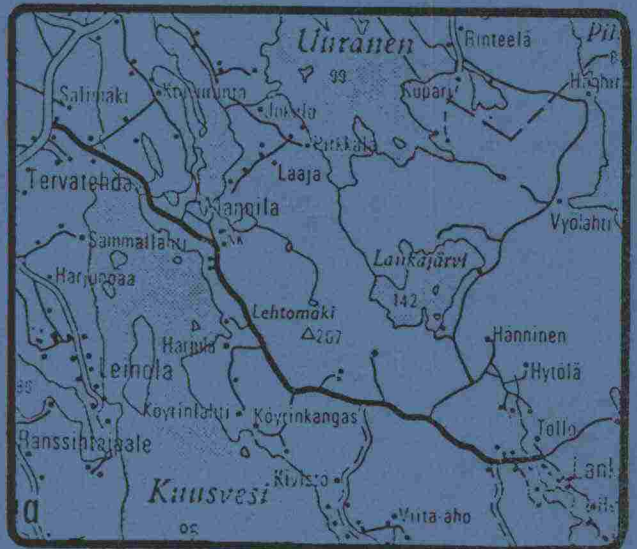
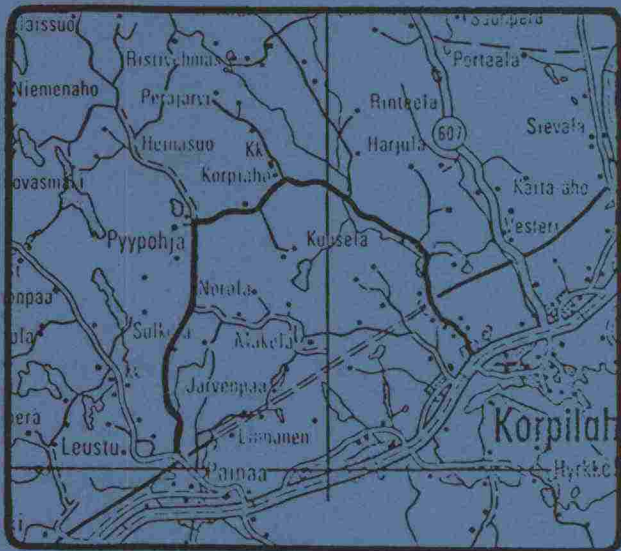
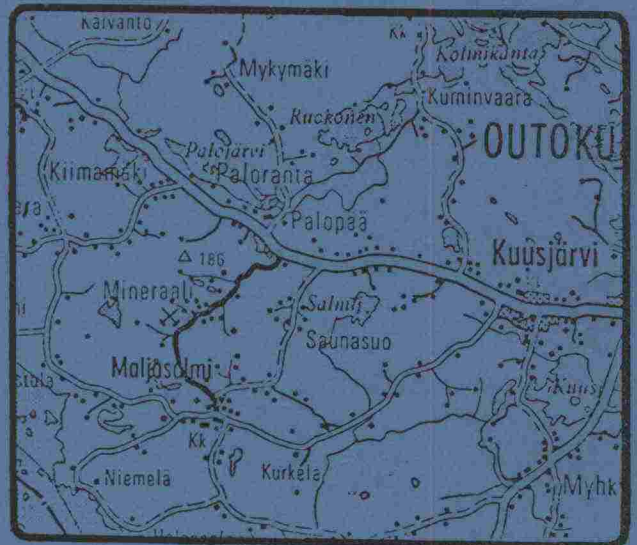
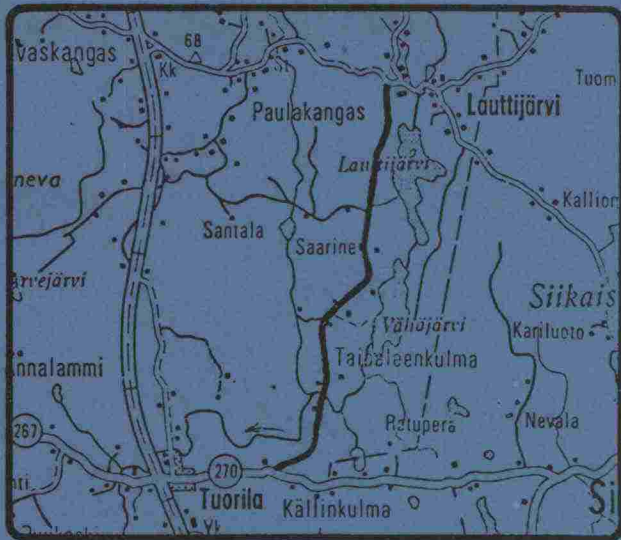


GRUNDER FÖR ÄNDRING AV ENSKILD VÄG TILL BYGDEVÄG



VÄG- OCH VATTENBYGGNADSTYRELSEN
VÄGNÄTSBYRÅN

TVH 712298

JUNI 1982

08
TIE



82 1042

GRUNDER FÖR ÄNDRING AV
ENSKILD VÄG TILL BYGDEVÄG

VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN

VÄGNÄTSBYRÅN

TVH 712298

JUNI 1982

ISBN 951-46-5543-5

FÖRORD

En utredning rörande grunderna för och behovet av granskning av den administrativa klassificeringen för enskilda vägar och bygdevägar inleddes i väg- och vattenbyggnadsverket (VVV) under åren 1978 - 79, då väg- och vattenbyggnadsdistrikten uppgjorde utredningar över det lokala vägnätets klassificering inom sitt område. På basen av dessa uppgjordes i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (VVS) rapporten "Det lokala vägnätets klassificeringsplan". Rapporten innehöll ett sammandrag av distriktens utredningar samt VVS:s förslag till grunder för ändring av enskild väg till bygdeväg. Utlåtande om rapportens innehåll gavs av Finlands Kommunförbund (Suomen Kunnallisliitto), Finlands Svenska Kommunförbund samt Centralförbundet för regionplanering (Seutusunnittelun keskusliitto), som i sin tur införskaffade utlåtande av de flesta av dess medlemsorganisationer. På basen av utlåtandena granskades rapporten som sedan skickades till trafikministeriet för utlåtande. Utlåtandet gavs i ministeriets brev den 20 januari 1982.

Denna publikation är uppgjort på basen av ovannämnda beredning i VVS:s vägnätsbyrå. VVS beslöt i juni 1982, att de i det följande beskrivna grunderna för ändring av enskild väg till bygdeväg tas i bruk i väg- och vattenbyggnadsdistrikten och VVS vid beredning av utlåtanden och beslutspropositioner rörande bygdevägsmotioner.

VVS sänder dessutom publikationen till kommunernas centralorganisationer samt för behandling av vägmotioner till länsstyrelserna och regionplaneförbunden. Väg- och vattenbyggnadsdistrikten sänder vid behov publikationen till kommunerna och dessutom kan den erhållas i VVS:s publikationsförråd.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	sid.
FÖRORD	
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	
INLEDNING	1
1 DET NUVARANDE LOKALA VÄGNÄTET OCH DESS ADMINISTRATIVA KLASSIFICERING	2
1.1 Det lokala vägnätet 1.1.1981	2
1.2 Det lokala vägnätets fördelning enligt väghållningens kostnadsansvar	4
1.3 Underhållskostnader på det lokala väg- nätet	6
2 I VÄGLAGSTIFTNINGEN FÖREKOMMANDE GRUNDER FÖR DEN ADMINISTRATIVA KLASSIFICERINGEN	10
3 GRUNDER FÖR ÄNDRING AV ENSKILD VÄG TILL BYGDEVÄG	13
3.1 Grunder anknytande till vägens ställning i vägnätet	13
3.2 Grunder, som beror av de trafik- genererande funktionerna på vägens influensområde och genomfartstrafiken på vägen	14
4 EXEMPEL PÅ VÄGAR, SOM ÄNDRATS TILL BYGDEVÄGAR	19

INLEDNING

I motiveringsdelen av regeringspropositionen om revision av lagen om enskilda vägar (1977 års rd nr 13) förutsätts att en granskning av den administrativa klassificeringen påbörjas och gradvis förverkligas så, att vägnätets administrativa indelning i enskilda vägar, bygdevägar och landsvägar bättre än för tillfället svarar mot vägarnas betydelse för den allmänna trafiken.

Behovet av samt grunderna och målsättningarna för granskningen av den administrativa klassificeringen har under de senaste åren i VVV utretts främst i fråga om ändring av enskild väg till bygdeväg. I utredningarna har man konstaterat, att granskningsbehovet är relativt litet och att i fråga kommande klassifikationsförändringar kan genomföras i samband med den normala behandlingen av motionerna. I VVS har man under de senaste åren årligen behandlat ca 100 nya motioner, av vilka huvuddelen rör ändring av enskild väg till bygdeväg.

För att förenhetliga och påskynda behandlingen av motionerna har man inom VVS uppgjort de grunder och direktiv för ändring av enskild väg till bygdeväg, som beskrivs i denna publikation. Direktiven baserar sig på den i samarbete mellan VVS och väg- och vattenbyggnadsdistrikten uppgjorde planen för klassificering av det lokala vägnätet. De där beskrivna klassificeringsgrunderna är uppgjorda efter en omfattande vägvis granskning av det ifrågavarande vägnätet. Vidare har trafikministeriet i sitt brev 20.1.1982 klarlagt sin ståndpunkt till de av VVS föreslagna grunderna för ändring av väg till bygdeväg vilka i nödvändig grad därefter justerats.

Trafikministeriet har också uppmanat VVS att följa upp tillämpandet av klassificeringsgrunderna och deras inverkan på antalet och längden av vägar som ändras till bygdevägar samt att vid behov granska principerna i samarbete med trafikministeriet.

1 DET NUVARANDE LOKALA VÄGNÄTET OCH DESS ADMINISTRATIVA KLASSIFICERING

1.1 Det lokala vägnätet 1.1.1981

I dessa direktiv menas med det lokala vägnätet bygdevägar och enskilda vägar. I det följande redogörs för vissa nödvändiga bakgrundsuppgifter, som hör ihop med ändringen av enskild väg till bygdeväg och med vilkas hjälp man t.ex. kan bedöma konsekvenserna av ändringen på väghållningens kostnadsfördelning.

Vägnätets totallängd per distrikt i början av år 1981 beskrivs i tabell 1. Den baserar sig på en av VVS utförd förfrågan gällande enskilda vägar samt på data ur vägregistret.

Väg- och vatten- byggnads- distrikt	Allmänna vägar tot. km	Bygdevägar km	% av allm. vägar	% av hela vägnätet	Enskilda vägar km	Allmänna + enskilda vägar tot. km	Ensk. vägars andel av alla vägar %
Nyland	4 945	2 356	47,6	21,7	5 909	10 854	54,4
Abo	9 229	4 657	50,5	21,0	12 967	22 196	58,4
Tavastehus	6 870	3 039	44,5	19,0	9 138	15 968	57,2
Kymene	4 125	2 017	48,9	21,3	5 338	9 463	56,4
St. Mickel	5 369	2 813	52,4	21,5	7 728	13 097	59,0
Norra Karelen	5 047	2 603	51,6	23,6	5 973	11 020	54,2
Kuopio	5 634	2 633	46,7	20,6	7 119	12 753	55,8
Mellersta Finland	4 944	2 266	45,8	19,7	6 532	11 476	56,9
Vaasa	7 159	3 299	46,1	20,6	8 821	15 980	55,2
Hell. Österlotten	3 589	1 497	41,7	22,6	3 031	6 620	45,8
Uleåborg	5 385	2 301	42,7	25,4	3 672	9 057	40,5
Kajaneland	4 708	2 094	44,5	23,7	4 125	8 833	46,7
Lappland	7 994	2 911	36,4	25,9	3 268	11 262	29,0
Hela landet	74 958	34 486	46,0	21,8	83 621	158 579	52,7

Tabell 1 Längden av de allmänna respektive de enskilda vägarna 1.1.1981

I det nuvarande vägnätet finns det totalt 4 624 separat nummerade och namngivna bygdevägar. Bygdevägarnas medellängd är således 7,5 km. De enskilda vägarnas antal är 49 750 och deras medellängd 1,7 km.

Vägnätet fördelar sig som om bild 1 framgår för hela landets

del på så sätt, att bygdevägarnas andel är 22 % och de enskilda vägarnas andel 53 % av hela vägnätet. Till de enskilda vägarna räknas då såväl de vägar som får stats- och/eller kommunalt bidrag som de övriga enskilda vägarna. De enskilda vägarnas andel av det totala vägnätet är störst i St Michels distrikt, 59 %, och minst i Lapplands distrikt, 29 %. Uppgifterna om de enskilda vägarna är erhållna från den tidigare nämnda av VVS år 1981 utförda förfrågingen om enskilda vägar vid tidpunkten 31.12.1980. Uppgifterna innefattar alla enskilda vägar med undantag av vägar som går på område hörande till endast en fastighet, sk. egna vägar, och de jordbruks- och skogsvägar, vid vilka det inte finns någon bebyggelse.

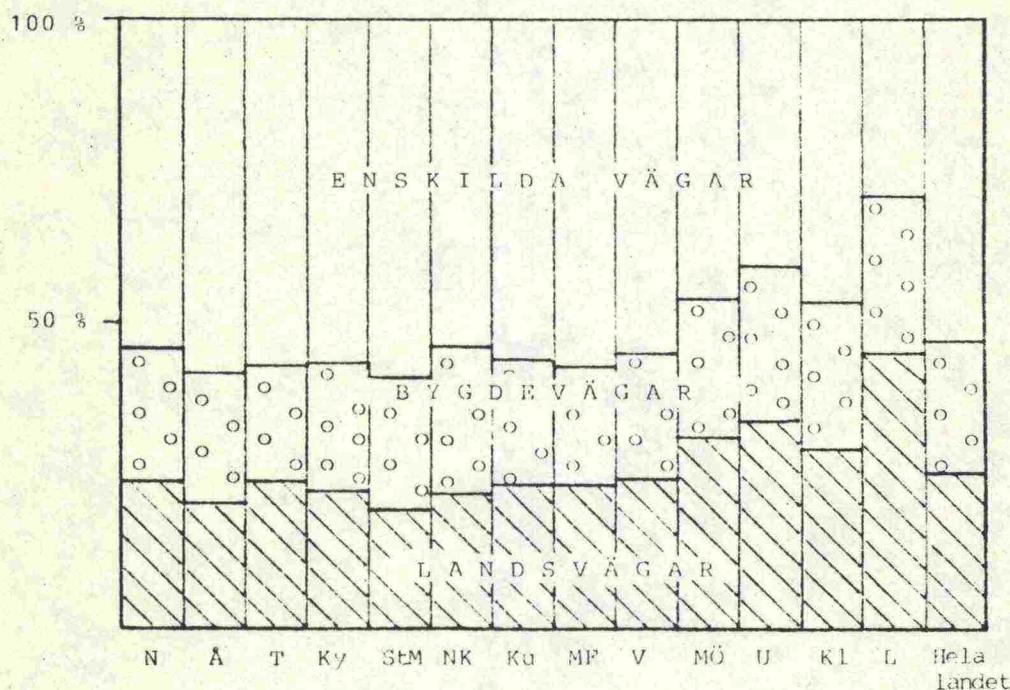


Bild 1 Den administrativa fördelningen av de allmänna och enskilda vägarna i de olika väg- och vattenbyggnadsdistrikten år 1980

De enskilda vägarnas andel av det lokala vägnätet varierar enligt bild 2 på så sätt, att de fyra nordligaste distriktens medeltal är 62 % och de övriga distriktens 73 %.

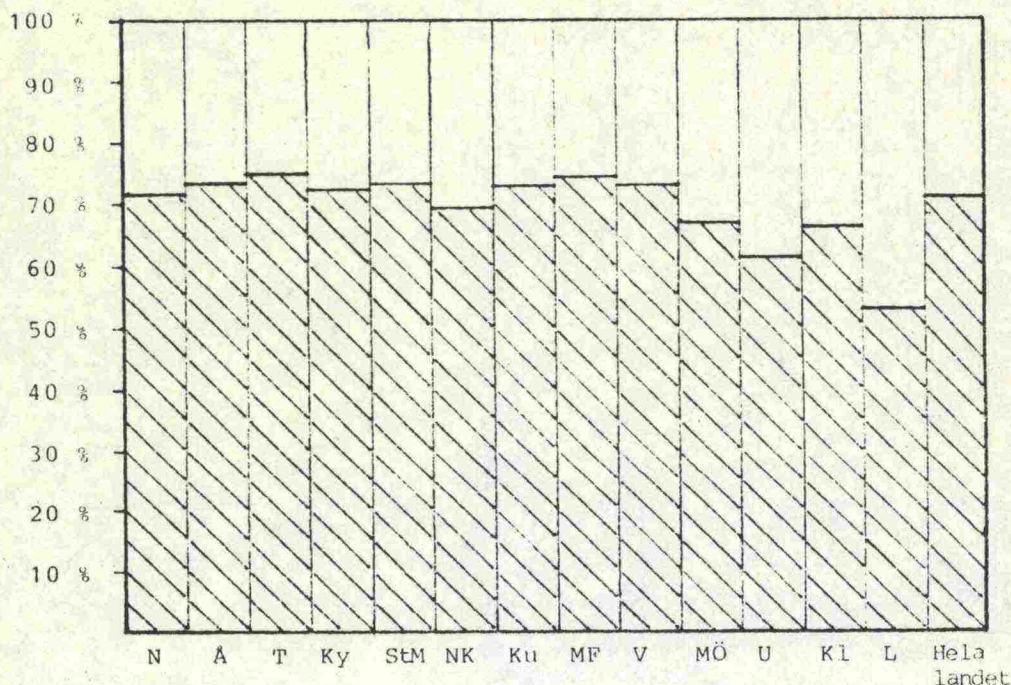


Bild 2 De enskilda vägarnas andel av det lokala vägnätet år 1980

1.2 Det lokala vägnätets fördelning enligt väghållningens kostnadsansvar

Av bild 3 framgår det nyss betraktade totalt ca 159 000 km långa vägnätets fördelning enligt väghållningsansvar. Till bilden hör en schematisk framställning av vägnätets fördelning på de funktionella vägklasserna. Den distriktsvisa fördelningen av vägarna på huvudvägar, regionala vägar, matarvägar och förbindelsevägar framgår av bild 4. Motsvarande sifferuppgifter finns i VVS:s publikation nr 712295/1981 "Utredning över åtgärdsbehoven på de regionala och matarvägarna ("KOLU")".

I bild 3 hör till de av staten och kommunerna understödda enskilda vägarna också de vägar, som endast får statsbidrag. Deras totala längd är 1 150 km.

Väghållningsansvaret fördelar sig enligt bilden på så sätt, att då vägens betydelse för den allmänna och övriga icke lokala trafiken minskar, minskar också statens och kommunernas

stödda enskilda vägarna samt de som erhåller endast kommunalt bidrag och de övriga enskilda vägarna.

Ändring av enskild väg till bygdeväg innebär enligt bilden och principerna i kapitel 3 att den administrativa klassificeringen granskas så, att den mera än för tillfället motsvarar den funktionella klassificeringen. Klassifikationsförändringarna mellan landsvägar och bygdevägar påverkar i motsvarande grad den administrativa och den funktionella klassificeringens överlappning.

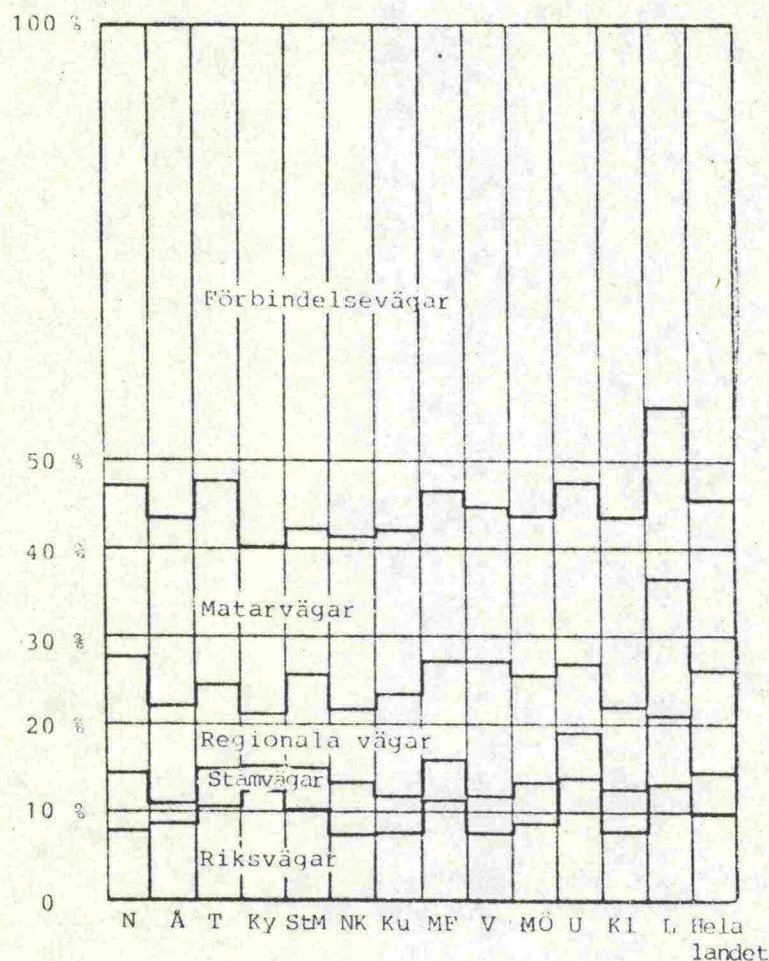


Bild 4 Veglängdens fördelning (%) på de olika funktionella väglklasserna; vägnätet 1.1.1980, 1990 års funktionella klassificering

1.3 Underhållskostnader på det lokala vägnätet

Underhållskostnaderna för vägar hörande till det lokala vägnätet fördelar sig mellan staten och kommunerna på följande sätt:

- * Kommunerna erlägger enligt väglagens 84 § en ersättning för underhållet av bygdevägarna, vars storlek enligt väglagen 87 § på basen av bärkraftsklassificeringen är följande:

Bärkraftsklass	Ersättning för underhållskostnader (%)	Kommuner
1	10	143
2	13	43
3	16	45
4	19	59
5	22	58
6	25	52
7	28	25
8	31	9
9	34	2
10	37	2
Viktsatt medeltal	17	438

Av tabellen framgår kommunernas fördelning på de olika klasserna på basen av de erlagda ersättningarna år 1981.

- * För underhållet av enskilda vägar erhåller väglagen statsbidrag som enligt lagen om enskilda vägar (93 §) och förordningen om enskilda vägar (14 och 15 §§) är 40 - 80 % av underhållskostnaderna. Bidragens medelvärde var år 1980 53 %.

- * Av kommunens medel kan man enligt lagen om enskilda

vägar (95 §) understöda vägunderhållet. Bidragets andel av kostnaderna var för de vägar, som erhöll endast kommunalt bidrag år 1980 i medeltal 61 %.

Underhållet av bygdevägarna kostade år 1981 i medeltal 7 200 mk/km/år. Den i bild 6 beskrivna variationen av enhetskostnaderna har uträknats på basen av kommunernas medelvärden.

Underhållet av de enskilda vägarna kostar i medeltal 1 660 mk/km/år, vilket är 23 % av bygdevägarnas medeltal. De i bild 6 beskrivna variationen av kostnaderna har uträknats på basen av de distriktsvisa medeltalen år 1980.

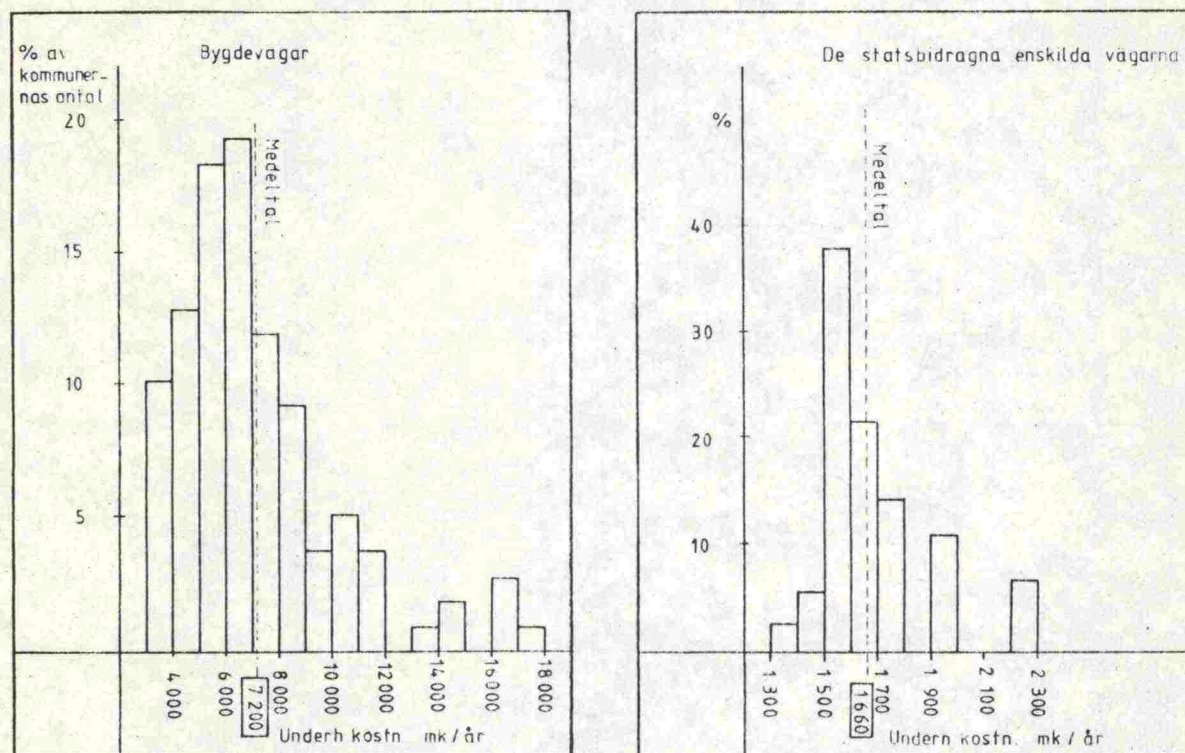


Bild 6 Kilometerkostnaderna för underhållet av bygdevägarna och de statsbidragna enskilda vägarna år 1981

Vid en approximativ jämförelse av kostnaderna kan man antaga, att underhållskostnaderna för enskild väg som ändras till bygdeväg är större än de enskilda vägarnas medeltal 1 660 mk/år men betydligt mindre än bygdevägarnas medeltal 7 200 mk/år. I detta fall är underhållskostnaderna för bygdevägen 2 - 2,5

gångar större än kostnaderna för den enskilda vägen.

Grunderna, enligt vilka bygdevägarnas och de enskilda vägarnas kostnader fördelar sig på stat, kommun och väglag, har nämnts förut.

För uppskattning och jämförelse av kostnader som åsamkas kommuner och väglag av underhållet av bygdevägar och enskilda vägar beskrivs i bild 7 de kostnadsandelar som uppstår på basen av olika procentandelar och kilometerkostnader. Som exempel kan följande värden nämnas:

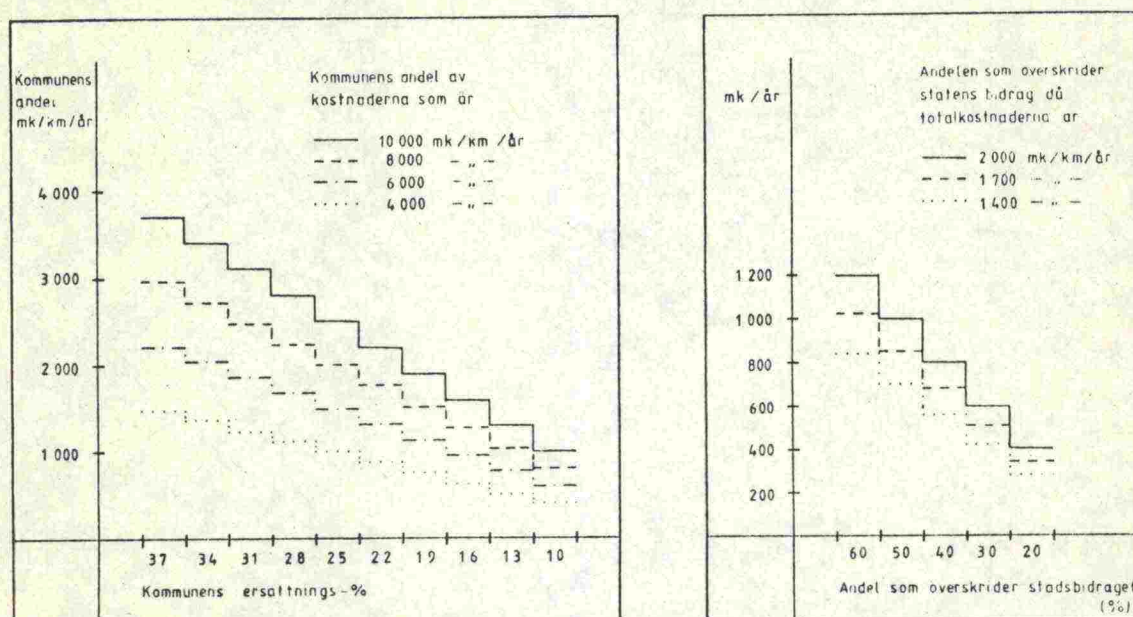


Bild 7 Kommunernas andel av bygdevägarnas och de enskilda vägarnas underhållskostnader

* I en kommun som hör till 1. bärkraftsklassen varierar bygdevägsersättningen (10 %) årligen mellan 400 och 1 000 mk/km.

* Om i motsvarande kommuner på enskilda vägar andelen av kostnaderna som överskrider statsbidraget är 40 %, varierat kommunernas och väglagets andel mellan 560 och 800 mk/år.

* Då bygdevägsersättningen är 22 % och andelen som överskrider bidraget för enskild väg 55 % blir motsvarande kilometerkostnader för

- bygdevägar 900 - 2 000 mk/år
- enskilda vägar 800 - 1 100 mk/år.

Skillnaderna i bygdevägarnas och de enskilda vägarnas kostnader beror på skillnader i vägarnas trafikmängder, standard och underhållsnivå samt på skillnader i underhållets administrativa och liknande kostnader.

2 I VÄGLAGSTIFTNINGEN FÖREKOMMANDE GRUNDER FÖR DEN ADMINISTRATIVA KLASSIFICERINGEN

Grunderna för ändring av enskild väg till bygdeväg finns i 8 och 16 §§ av lagen om allmänna vägar. Enligt väglagens 8 § kan en ny bygdeväg anläggas om vägen i huvudsak är nödvändig för kommunens inre trafik eller för annan sådan allmän trafik, som är av allenast lokal betydelse. Enligt väglagens 16 § kan en enskild väg förändras till landsväg eller bygdeväg under samma förutsättningar, som enligt 7 och 8 §§ fordras för anläggning av ny landsväg eller bygdeväg.

Vidare har det i den speciella motiveringen av väglagen 7 och 8 §§ framlagts följande tolkning av förhållanden då en väg är nödvändig för den allmänna trafiken:

"Då vägintressenternas antal är stort, bör den samfärdsel, som på vägen kommer att bedrivas av dem eller i deras angelägenheter, utan vidare anses som allmän, även om den till sin natur endast vore lokal. Detta är fallet t.ex. om befolkningen i en kommun eller i en större by begagnar vägen för sin samfärdsel."

Det nuvarande bygdevägnätet har i huvudsak uppstått på 1960-talet då enligt 3 § av lagen från år 1954 om införandet av lagen om allmänna vägar de inom landskommuns (köpings) eller stads område belägna vägar eller delar av dem, vilka skola underhållas såsom kommunal eller byvägar och vilkas betydelse för den allmänna samfärdseln är åtminstone så avsevärd som i 8 § av lagen om allmänna vägar om bygdevägar är nämnt, skola senast inom åtta år efter det nämnda lag trätt i kraft förklaras för bygdevägar.

Enligt det här beskrivna innehållet i väglagstiftningen anses en enskild väg ha den i väglagens 8 § definierade bygdevägsbetydelsen, om det på vägens influensområde finns ett tillräckligt stort antal vägintressenter. Här åsyftat antal

av fast bosättnings hushåll och invånare definieras på det sätt som senare beskrivs i punkt 3.2.

Det i väglagens 8 § åsyftade begreppet allmän trafik preciseras i de punkter av lagen och förordningen om enskilda vägar, som senare nämns. Enligt nämnda lags 93 § utges av statens medel bidrag för underhåll av sådan väg, som på orten är av avsevärd betydelse för samfärdseln. Enligt 13 § av förordningen om enskilda vägar räknas till nyss nämnda vägar de vägar

- a) inom vilkas influensområde finns fast bosättning i betydande omfattning eller
- b) vilka allmänt användes även för annan trafik än för transporter vägdelägarna till godo eller
- c) vilka eljest bör anses vara av avsevärd betydelse för samfärdseln på orten.

I de av trafikministeriet utfärdade allmänna direktiven rörande statsbidrag definieras betydande mängd fast bosättning som minst 15 - 20 hushåll. Som väg, vilken används för också annan än vägdelägarnas trafik menas väg, på vilken pga. dess ställning i vägnätet, allmänt förekommer också annan än av vägdelägarna bedriven trafik.

Till de i punkt c nämnda vägarna av avsevärd betydelse hör de vägar, vid vilka förekommer serviceanläggningar såsom butik, skola, post el. dyl. samt vägar, som leder till fartygsbryggor, flygfält eller järnvägsstation.

Enligt trafikministeriets beslut nr 999/77 rörande statsbidrag kan en väg i punkt a vara berättigad till ett tilläggsbidrag för underhåll, om en avsevärd mängd bosättning ökar trafikmängden på vägen och höjar underhållskostnaderna över det genomsnittliga.

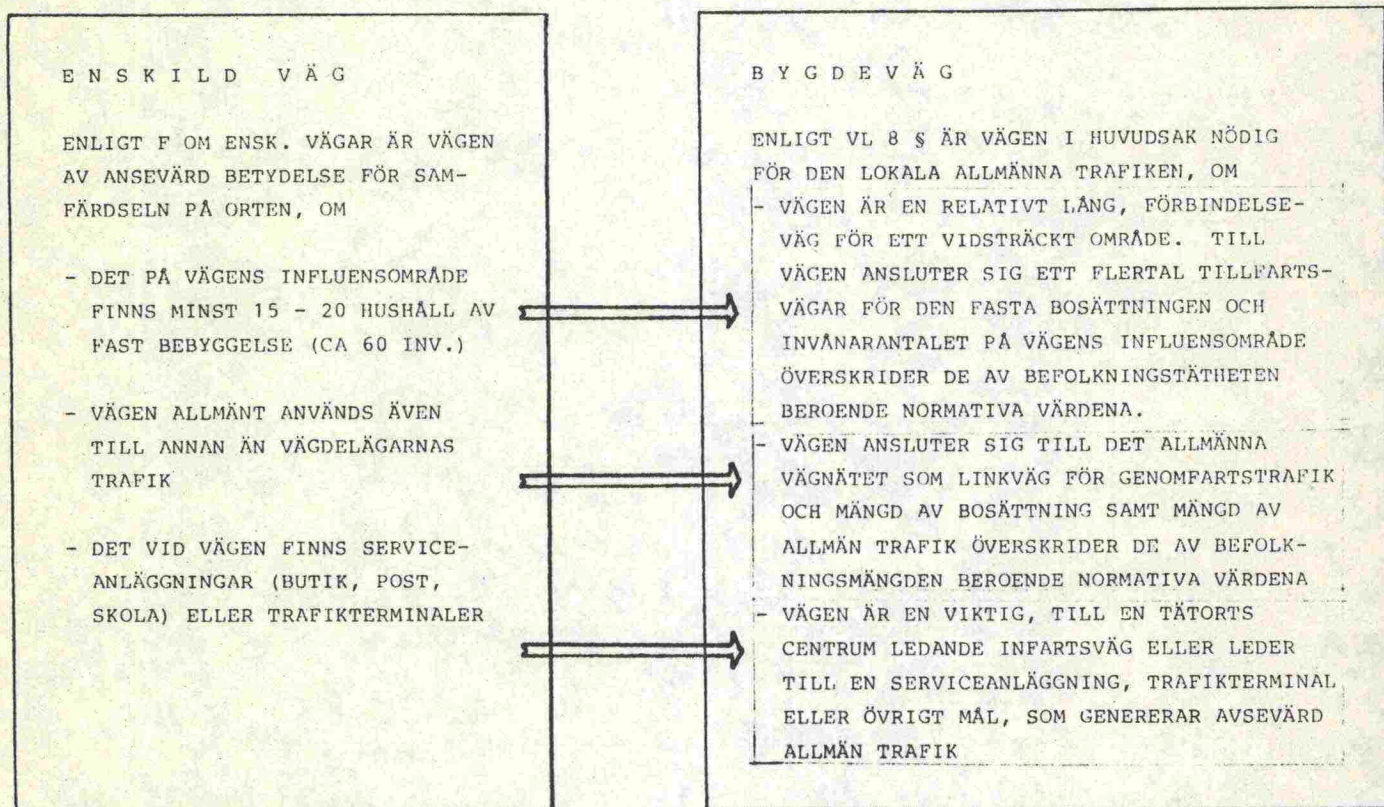
Annan är vägdelägarnas trafik kan för vägarna i punkt b motivera ett tilläggsbidrag på 4 - 20 %.

Enligt förutnämnda bestämmelser ökar statens deltagande i de

enskilda vägarnas kostnader med trafikmängden och i synnerhet med ökningen av annan än vägdelägarnas trafik. På dessa grunder räknar man till allmän trafik, som kan motivera ändring av väg till bygdeväg, tillräckligt stor mängd av annan än vägdelägarnas trafik på den enskilda vägen.

Direktiv gällande förutnämnda allmänna trafiks kvalitet och mängd framläggs i punkt 3.2.

Vägar, som har den i väglagens 8 § beskrivna bygdevägsbetydelsen, är i allmänhet förutnämnda enskilda vägar med avsevärd betydelse för samfärdseln. Bygdevägsbetydelsen uppstår, då en eller flera av de faktorer som påvisar avsevärd betydelse för samfärdseln överskrider de i punkt 3.2 beskrivna normativa värdena. Detta åskådliggörs av vidstående bild.



3 GRUNDER FÖR ÄNDRING AV ENSKILD VÄG TILL BYGDEVÄG

Den i väglagen beskrivna betydelsen för den allmänna samfärdseln av vägar hörande till det lokala vägnätet beror av vägens ställning i vägnätet samt av den fasta bosättningen och mängden av övriga trafikgenererande funktioner på vägens influensområde.

3.1 Grunder anknytande till vägens ställning i vägnätet

Vid ändring av enskild väg till bygdeväg bör man ha som mål att komplettera bygdevägnätet så att det uppstår ett nät av förbindelsevägar, som möjligast väl och ekonomiskt betjänar ifrågavarande områdes trafikbehov. Vägarnas ställning och betydelse bör granskas utgående från följande målsättningar:

- * Förbindelsevägnätet bör stöda den områdesstruktur, som planerats i samband med region- och kommunplaneringen, och därför sammanbinda bycentra i deras viktigaste trafikriktning och även i sekundära trafikriktningar, ifall ifrågavarande vägar uppfyller de senare beskrivna bygdevägs kvalifikationerna.
- * Det lokala vägnätet bör struktureras så, att bygdevägarna är förbindelsevägar, vilka förmedla relativt vidsträckta kommunala delområdets inre och inbördes trafik. De enskilda vägarna bör ansluta sig till förbindelsevägarna och de övriga vägarna av högre klass så, att de i huvudsak fungerar som vägkantsbosättningens tillfartsvägar.

De lokala vägarnas eventuella förbindelsevägsbetydelse bestäms genom att på följande sätt dela vägarna i tre grupper:

1. Linkvägarna, som förbinder allmänna vägar med varandra och ansluter sig till vägnätet på så sätt, att vägar-
nas ställning och riktning föranleder genomfartstrafik. Linkvägarna förbinder också glesbygder, som faller

mellan allmänna vägar, med de allmänna vägarna.

2. Ringvägar och stickvägar förbinder glesbygder, som faller mellan allmänna vägar, med de allmänna vägarna. Vägarnas ställning och riktning ger i allmänhet inte upphov till genomfartstrafik.
3. Vägar till specialmål är vägar inom tätort samt vägar till trafikterminaler, stora serviceanläggningar och övriga mål, som genererar allmän trafik.

Ifall vägen genom sitt läge hör till någon av dessa grupper och ifall den allmänna trafiken på vägen och/eller befolkningen eller funktionernas mängd på vägens influensområde överstiger de i punkt 3.2 framlagda normativa värdena, anses vägen höra till förbindelsevägnätet.

Vidare bör man vid bedömningen av linkvägarnas betydelse tillämpa följande princip från motiveringen av väglagens 7 och 8 §§:

"Kravet att väg bör vara nödig för allmän trafik innebär bla., att ny väg icke må anläggas, om det trafikbehov, varom fråga är, redan är tillfredsställt. Huruvida förhållandet bör anses vara sådant, prövas särskilt i varje enskilt fall. Härvid bör även hänsyn tas till den nytta vägen medför."

Det förutnämnda gäller anläggning av ny väg, men motsvarande prövning är nödig i sådana fall, där enskild väg - eventuellt kortare än den allmänna vägen - tillfredställer samma trafikbehov som den allmänna vägen. Kostnaderna, som jämförs med nyttan, är möjliga iståndsättningskostnader och ökade underhållskostnader.

3.2 Grunder, som beror av de trafikgenerande funktionerna på vägens influensområde och genomfartstrafiken på vägen

För uppsamling av uppgifter innehållna i de senare behandlade normativa värdena framläggs följande allmänna direktiv:

- * Vägens influensområde bestäms på basen av den fasta bosättningsens hushåll och semesterbostäder genom att avgränsa det område, från vilket fordonstrafiken går via den betraktade vägen eller en del av den.
- * Antalet fortgående bebodda hushåll för den fasta bosättningen uträknas på basen av en inventering på grundkartan samt uppgifter givna av person med lokalkännedom och/eller på basen av ett besök på stället. Ett exempel på en framställning av vägs influensområde och den fasta bosättningen ges i bild 7 på sida 9.
- * Till influensområdets bosättning räknas bosättning, som är av betydelse för den betraktade vägen och som ligger på ett avstånd av över 0,5 km från den allmänna vägen.
- * Befolkningsmängden uppskattas antingen i samband med inventeringen eller genom att använda de genomsnittliga persontalen för kommunens hushåll. Vid uppskattningar av befolkningsmängden bör man vid behov också beakta uppgjorda prognoser.
- * Som trafikmängdsdata används de bästa tillbudsstående uppgifterna, vilkas räkningstid och -sätt bör meddelas i distriktets utlåtande.
- * Till i kapitel 2 avsedd allmän trafik räknas
 - genomfartstrafik, som använder vägen
 - bustrafik och skolskjutsar
 - butiks-, biblioteks-, bank- och postbilar, som regelbundet erbjuder mobil service.

På basen av klassificeringsplanen för det lokala vägnätet samt trafikministeriets ställningstagande framläggs följande grunder och normativa värden, enligt vilka väg kan ändras till bygdeväg:

- 1) Vägen är en relativt lång (över 4 km), allmänna vägar sammanbindande linkväg, som betjänar genomfartstrafik mellan de allmänna vägarna, övrig allmän trafik samt trafik förorsakad av den fasta bosättningen på vägens influensområde. Genomfarts- och linjetrafiken samt invånarantalet på influensområdet bör samtidigt överskrida följande normativa värden:

Genomfartstrafik ¹⁾ fordon/d	Invånareantal inv.
>50	≤10
50 - 25	10 - 50
24 - 10	51 - 100

De minsta normvärdena inom variationsgränserna för invånarantalet förutsätter, att de större normvärdena för trafiken uppfylls och de minsta trafikmängderna på motsvarande sätt större invånarantal. Om genomfartstrafiken är mindre än 10 fordon/d, tillämpas grunderna i punkt 3.

- 2) Vägen är en kort (under 4 km), närbelägna allmänna vägar sammanbindande linkväg, som betjänar genomfartstrafik mellan de allmänna vägarna, eller är en väg, som i egenskap av förlängning av nuvarande bygdeväg kompletterar det allmänna vägnätet. Genomfartstrafiken på vägen bör vara över 25 fordon/d. I annat fall bör vägen tillsammans med den nuvarande bygdevägen uppfylla kraven i punkterna 1 eller 3.
- 3) Vägen är en relativt lång (över 6 km) ring- eller stickväg, som betjänar ett vidsträckt områdes fasta bosättning, och som fungerar som förbindelseväg till den allmänna vägen för ett flertal till den i egenskap av tillfartsvägar anslutande enskilda vägar. Trafiken förorsakad av influensområdets bosättning bör använda huvuddelen av vägen och den fasta bosätt-

¹⁾ Årsmedeldygnstrafik, ÅDT fordon

ningens befolkningsmängd bör i glesbygder vara minst 80 (60) invånare, på områden med genomsnittlig befolkningstäthet 120 (100) och på områden med större befolkningstäthet 150 (130) invånare. Med glesbygd menas kommun, vars befolkningstäthet är $<6,9$ inv./km² (utan vattendrag), medeltät bebyggelse 7,0 - 14,9 inv./km² och tätare bebyggelse kommun med $>15,0$ inv./km².

Till glesbygderna hör generellt sett Lapplands och Kajanalands distrikt, Uleåborgs distrikts östra och södra delar med undantag av kustområdet, Mellersta Finlands nordliga delar och därtill gränsande kommuner samt kommuner i Norra Karelen och St Michels distrikts nordliga och östra delar. De förutnämnda, inom parentes framlagda minimivärdena för invånarantalet kan tillämpas i vissa särskilt motiverade undantagsfall.

- 4) Vägen är en viktig infartsväg till kommunens centraltätorts eller övrig som servicecentrum likvärdig tätorts centrum, och som förmedlar trafik från utanför tätorten liggande allmän väg till tätorten. Vägen bör ha en infartsvägs betydelse i byggnadsplanen och för den bör i planen reserveras ett område för allmän väg.
- 5) Vägen leder till trafikterminal, relativt stor serviceanläggning, som förorsakar trafik året runt, eller övrigt mål, som förorsakar avsevärd allmän trafik.

Förutnämnda, med siffror uttryckta grunder bör betraktas som normativa, riktninggivande värden, för vilka gäller, att uppfyllande av ett uppställt krav inte ensamt förutsätter ändring av väg till bygdeväg, ifall inte vägens övriga egenskaper svarar mot de tidigare nämnda målsättningarna. Motsvarande kan tilläggsmotiven för et positivt beslut vara faktorer, som inte ingår i förutnämnda normvärden. Dylika faktorer kan t.ex. vara fabriker, betydande semesterbosättning eller sevärheter, vilka påverkar trafiken utanför vägens influensområde.

Grunderna lämpar sig också för uppskattning av bygdevägars byggnadsprojekt, där man dessutom bör beakta betydelsen av kostnaderna och nyttan såsom enligt väglagens motiveringar på sidan 15 beskrivits.

4 EXEMPEL PÅ VÄGAR, SOM ÄNDRATS TILL BYGDEVÄGAR

Förutom bygdevägsgrunderna och normvärdena framläggs i vidstående bilder 1 - 8 exempel på vägar, som ändrats till bygdevägar. Ringvägens i bild 5 och stickvägens i bild 8 ställning som förbindelseväg för ett flertal till ifrågavarande väg anslutande enskilda vägar, är en betydande grund för klassificering av ifrågavarande vägar till bygdevägar. Om vägarna i exemplen ges följande uppgifter:

- Bild 1 Den väg, som bildas av Kertunmäki och Kankaanpää enskilda vägar, och som hör till de långa linkvägarna (1.), klyver en glesbygd som begränsas av landsvägar och bygdevägar. Vägens längd är 7,1 km, den i juli 1974 räknade trafiken 138 fordon/d varav genomfartstrafik 87 fordon/d, invånarantalet på vägens influensområde 179 inv. och vägen trafikeras av 6 bussar/d och 4 butiks-bilar/vecka. Främsta bygdevägsgrunden är vägens ställning som linkväg, som förmedlar genomfartstrafik till Loimaa.
- Bild 2 Mäkitie enskilda väg i Merikarvia är en linkväg som förenar Lauttijärvi bycentrum med Tuorila lokalcentrum och Merikarvia kyrkoby. Vägens längd är 8,3 km, den räknade trafikmängden 100 fordon/d varav genomfartstrafik 41 fordon/d. Invånarantalet är 69 inv. och bussarnas och servicebilarnas antal 3 fordon/d.
- Bild 3 Kinttumäki enskilda väg i Outokumpu är en kort linkväg, som är en fortsättning på en bygdeväg.
- Bild 4 Kolkki broväg i Vähäkyrö är en kort (0,8 km) linkväg, som förbinder allmänna vägar.
- Bild 5 Den ringväg (3), som bildas av Korpiaho och Verkkola enskilda vägar i Korpilahti kommun, förbinder ett flertal till den anslutande enskilda vägar. Bussarnas och servicebilarnas andel av den allmänna trafiken har uppskattats till 20 fordon/d. Vägens längd är

13,6 km och invånarantalet på influensområdet 80 inv.

- Bild 6 Den ringväg, som bildas av Koirivaara och Haukilampi enskilda vägar i Tohmajärvi kommun har en ställning i vägnätet, som motsvarar den föregåendes. Vägens längd är 10,0 km och invånarantalet på influensområdet 105 inv. Av de till vägen anslutande enskilda vägarna förmedlar den sydligaste trafik från ett torvproduktionsområde.
- Bild 7 Ett exempel på en stickväg (3) är den nuvarande bygdevägen nro 16765 i Laukaa. Vägen är ca 12 km lång och förenar via bygdevägen och de därtill anslutande enskilda vägarna ett flertal glesbygdsbyar med bycentrumet.
- Bild 8 Valtimo kommuncentrums huvudväg (4) är en infartsväg, som förmedlar allmän trafik till centrumet. Dess klassificering till bygdeväg (som alternativ är av kommunen upprätthållen bygnadsplaneväg) baserar sig på förverkligandet av jämlikhet vid klassificering av kommunernas centrala tätorters huvudvägar.

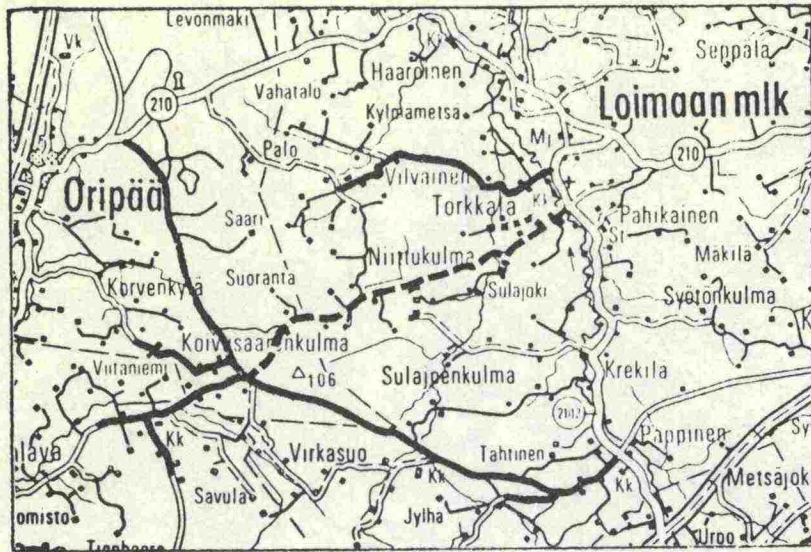


Bild 1

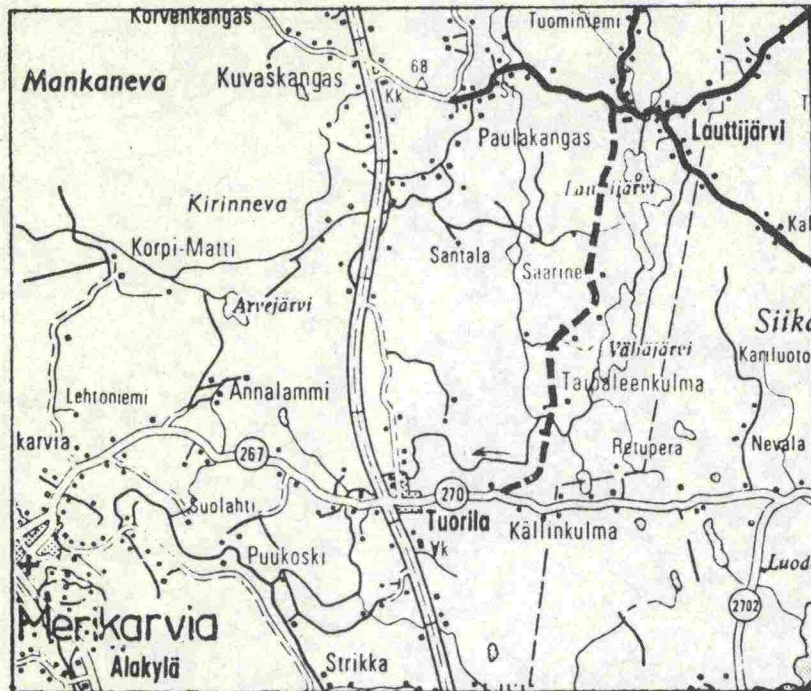


Bild 2



Bild 3

- bygdeväg
- — — väg som uppfyller bygdevägsgrunderna
- enskild väg som i egenskap av tillfartsväg ansluter sig till föregående

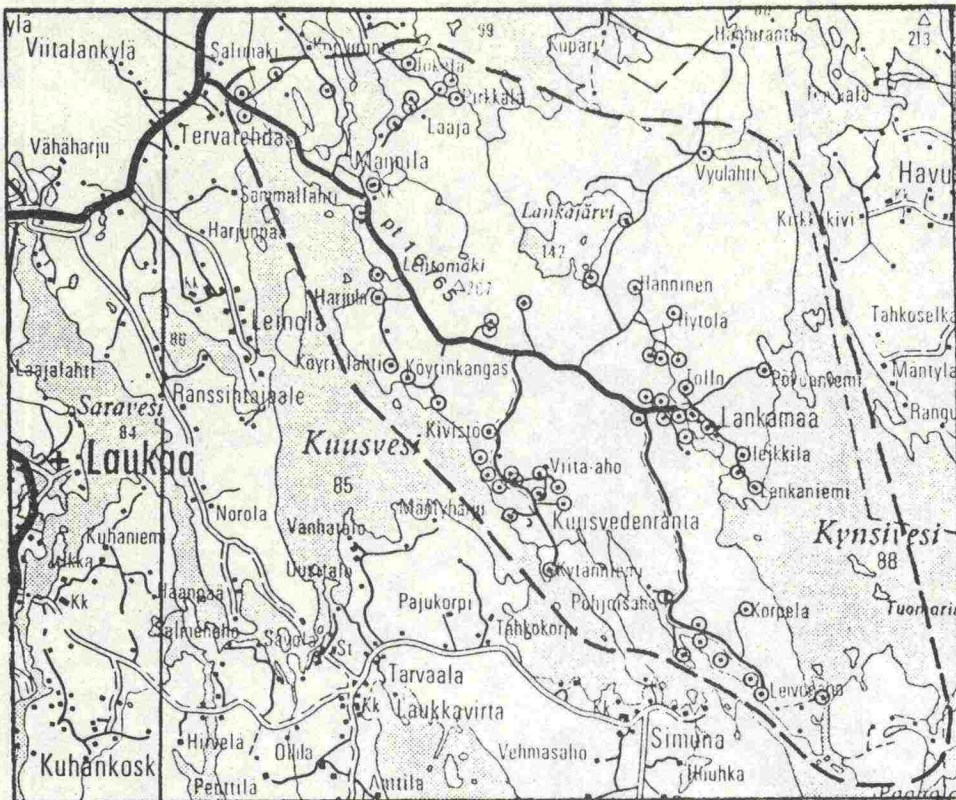


Bild 7

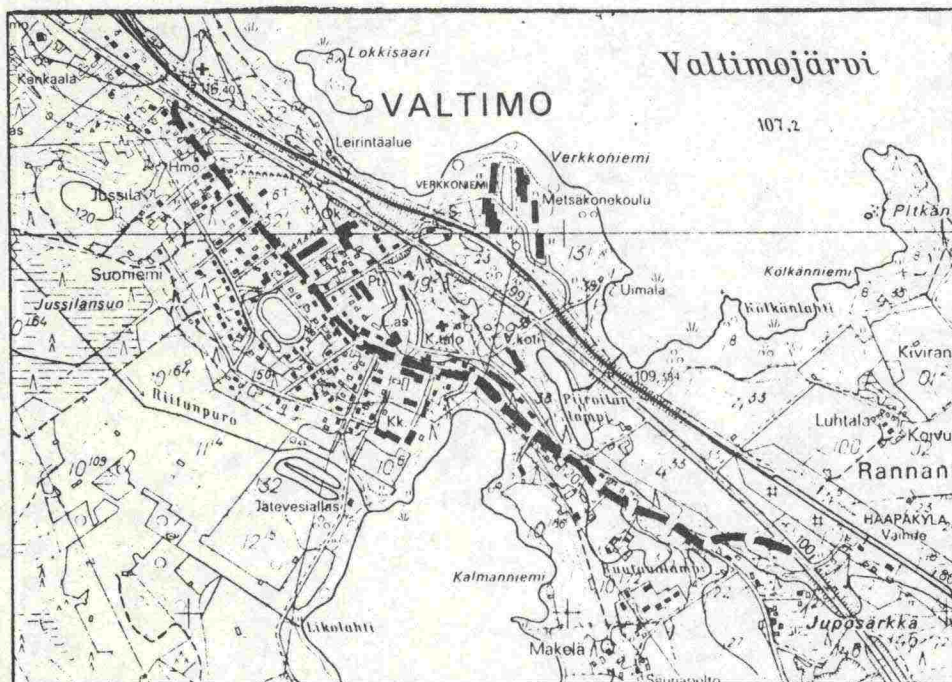


Bild 8

Kartutdragen har publicerats med lantmäteristyrelsens tillstånd

ISBN 951-46-5543-5