

# **FÖRDELNING AV VÄGHÅLLNINGSKOSTNADERNA FÖR ALLMÄNNA VÄGAR MELLAN STAT OCH KOMMUNER**

## **HUVUDPRINCIPER**

Publikationsnummer:  
TVH 722499  
Finlands Stadsförbund,  
publikation B 86  
Finlands svenska kommunförbund,  
publikation n:o 1/80

**VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN  
FINLANDS STADSFÖRBUND  
SUOMEN KUNNALLISLIITTO  
FINLANDS SVENSKA KOMMUNFÖRBUND  
Helsingfors 1980**

**FÖRDELNING AV  
VÄGHÅLLNINGSKOSTNADERNA  
FÖR ALLMÄNNA VÄGAR MELLAN  
STAT OCH KOMMUNER**

**HUVUDPRINCIPER**

ISBN 951-46-3561-2  
Kunnallispaino 1980  
Til.n:o 46714

## Förord

Finlands Stadsförbund och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillsatte 5. 11. 1973 en arbetsgrupp för att undersöka förfaringssätt beträffande fördelningen av väghållningskostnader och allmänna befogenhets- och lagstiftningsfrågor. Trafikministeriet var också företrätt i arbetsgruppen.

Arbetsgruppens promemoria, som bilagts dessa anvisningar, blev färdig 17. 6. 1976. Suomen Kunnallisliitto och Finlands svenska kommunförbund har avgett yttrande om promemorian. I den har konstaterats, att anvisningarna i preciserad form lämpar sig också för byggnadsplaneområden utom början av punkt 1. 11, under vilken förfaringssätt redan stadgats i lag (52 § 4 mom lagen om allmänna vägar), och punkt 1.5, ty ändpunkt för allmän väg fastställs inte på byggnadsplaneområde och planens fastställande inverkar inte på allmänna vägars administrativa ställning.

Alla parter har godkänt arbetsgruppens förslag efter vissa preciseringar. Också trafikministeriet har i brev nr 659/40/79/23. 4. 1979 meddelat, att det inte har anmärkningar att anföra mot de framlagda förslagen, utom att förslagen till ändringar i lagstiftningen behandlas särskilt.

Anvisningarna tas med undantag av de delar som gäller underhåll och inlösning av trafikområde i bruk 1. 9. 1979, dvs. anvisningarna tillämpas på vägbyggnadsprojekt, vilkas kostnadsfördelning avtalas och för vilka plan fastställs efter 1. 9. 1979. Beträffande inlösning av trafikområde införs anvisningarna efter det att anhängiggjorda revideringar av lagstiftningen trätt i kraft.

Beträffande leder för lätt trafik och underhåll av trafikljus samt energikostnaderna för vägbelysning tillämpas anvisningarna från 1. 1. 1980, med beaktande av stadgande i 95 § 2 mom väglagen om kommuners befrielse från sina förbindelser.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen  
Finlands Stadsförbund  
Suomen Kunnallisliitto  
Finlands svenska kommunförbund



# INNEHÅLLER

1. ANVISNINGAR OM FÖRFARINGSSÄTT BETRÄFFANDE FÖRDELNINGEN AV VÄGHÅLLNINGSKOSTNADER OCH ALLMÄNNA BEFOGENHETS- OCH LAGSTIFTNINGSFÖRFRÅGOR .....	7
1.1. BROAR, GÅNGTUNNLAR OCH GÅNGBROAR SOM BYGGS I SAMBAND MED ANLÄGGNING AV ALLMÄN VÄG SAMT GATU/PLANVÄGSREGLERINGAR .....	8
1.11 Omreglering av nuvarande gatu/planvägsförbindelser .....	8
1.12 Beaktande av en gatas/planvägs framtida trafikbehov i dimensioneringen .....	8
1.13 Reglering av nya gatu/planvägsförbindelser .....	9
1.14 Ägoförhållanden och underhåll .....	9
1.15 Beaktande av framtida trafikförbindelser .....	9
1.16 Tillämpning av 83 och 136 a §§ byggnadslagen .....	9
1.2. GÅNGBANOR OCH CYKELVÄGAR I ANSLUTNING TILL ALLMÄN VÄG.....	10
1.21 Kostnadsansvar .....	10
1.22 Kostnadsansvar i speciella fall .....	10
1.3. ANORDNANDE AV VÄGBELYSNING PÅ ALLMÄN VÄG.....	11
1.31 Belysningsanordningars byggnadskostnader .....	11
1.32 Vägbelysningens energikostnader .....	11
1.33 Vägbelysning som kommunal åtgärd .....	11
1.34 Kostnader för flyttning av belysningsanordningar ...	
1.35 Kostnader för gång- och cykelvägars belysning .....	11
1.4. TRAFIKLJUS PÅ ALLMÄNNA VÄGAR .....	12
1.41 Enskilda trafikljus .....	13
1.42 Samordnad signalreglering .....	13
1.43 Specialfall vid fördelningen av kostnaderna för trafikljus.....	14
1.5. ALLMÄN VÄGS TRAFIKOMRÅDE I STADSPLAN .....	14
1.51 Tolkning av 36 § 2 momentet 5 punkten byggnadslagen .....	15
1.52 Omfartsvägar .....	15

1.53	Infartsvägar .....	15
1.54	Bygdevägar .....	17
1.55	Avsättande av trafikområde .....	17
1.56	Inlösning av trafikområde .....	17
1.6.	<b>PLANERINGSKOSTNADER, TRAFIKUTREDNINGAR OCH TRAFIKRÄKNINGAR</b> .....	18
1.61	Planering av trafikleder .....	18
1.62	Utredningsplanering av trafiknät.....	18
1.63	Trafikräkningar.....	18
	<b>SAMARBETE MELLAN STADSFÖRBUNDET OCH VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN</b> .....	20
1.	<b>BROAR, GÅNGTUNNLAR OCH GÅNGBROAR SOM BYGGS I SAMBAND MED ANLÄGGNING AV ALLMÄN VÄG SAMT GATUREGLERINGAR</b> .....	23
2.	<b>GÅNGBANOR OCH CYKELVÄGAR I ANSLUTNING TILL ALLMÄN VÄG</b> .....	28
3.	<b>ANORDNANDE AV VÄGBELYSNING PÅ ALLMÄN VÄG</b> .....	30
4.	<b>TRAFIKLJUS PÅ ALLMÄNNA VÄGAR</b> .....	34
5.	<b>ALLMÄN VÄGS TRAFIKOMRÅDE I STADSPLAN</b> .....	37
6.	<b>PLANERINGSKOSTNADER, TRAFIKUTREDNINGAR OCH TRAFIKRÄKNINGAR</b> .....	43
7.	<b>FÖRSLAG TILL ÄNDRINGAR I LAGSTIFTNINGEN</b> .....	45
2.	<b>ARBETSGRUPPENS PROMEMORIA</b> .....	19

# 1

Anvisningar om  
förfaringssätt beträffande  
fördelningen av  
väghållningskostnader och  
allmänna befogenhets — och  
lagstiftningsfrågor



## 1.1.

Broar, gångtunnlar och gångbroar som byggs i samband med anläggning av allmän väg samt gatu/planvägsregleringar

1.11 Omreglering av nuvarande gatu/planvägsförbindelser  
Om i samband med anläggning av landsväg byggs bro, gångtunnel eller gångbro för reglering av förefintliga gatuförbindelser som korsar allmän väg (på nuvarande plats eller på plats som ersätter den), svarar staten för kostnaderna för ovannämnda konstruktion och därtill omedelbart anslutande nödvändiga gaturegleringar ävensom för kostnaderna för motsvarande plananslutningar till alla delar.

Beträffande planväg iakttas stadgande i 52 § 4 mom. väglagen.

Vid anläggning av bygdeväg skall kommunen delta i ovannämnda kostnader i överensstämmelse med väglagens förpliktelser.

Inlösning av gatuområde och därav föranledda ersättningar samt sådana kommunaltekniska arbeten, för vilka kommunen enligt 67 § väglagen inte har rätt till ersättning, hör likväl inte vid kostnadsfördelning till dessa arbeten enligt nuvarande lagstiftning.

Det ovan anförda tillämpas också på ändring av plananslutning mellan förefintlig allmän väg och korsande gata/planväg till planskild anslutning, då trafiken på allmän väg kräver det.

Enligt väglagen förstås med anläggning av väg också förbättrande av nuvarande väg.

1.12 Beaktande av en gatas/planvägs framtida trafikbehov i dimensioneringen

Om för gata/planväg i samband med anläggning av allmän väg byggs bro, gångtunnel eller gångbro, som på framställning av kommunen dimensioneras för kommunens behov med avsevärt högre standard (t.ex. bredare) än vad som behövs för ordnande av förefintliga förbindelser, skall kommunen svara för merkostnaderna härav till alla delar.

Uttrycken "avsevärt högre standard" och "för kommunens behov" betyder beträffande brokonstruktion närmast, att t.ex. nuvarande gata med 2 körfält i framtiden kan breddas till gata med 4 eller fler körfält.

”Dimensionering med avsevärt högre standard” avser emellertid inte det utrymme som behövs för lätt trafik, eller att konstruktionerna planeras med rimlig hänsyn till landskapssynpunkter och trafikens framtida utveckling.

I speciella fall kan en konstruktion av högre standard ersätta i punkt 1.13 angiven ny gatu/planvägsförbindelse. Då följs principen i punkt 1.13, dvs. staten deltar i merkostnaderna med 50 %.

### 1.13 Reglering av nya gatu/planvägsförbindelser

Om i samband med anläggning av allmän väg byggs bro, gångtunnel eller gångbro för ordnande av ny gatu/planvägsförbindelse som korsar allmän väg, deltar staten i nämnda konstruktions byggnadskostnader med 50 %, förutsatt att gatan/planvägen byggs i samband med anläggning av allmän väg.

Vid kostnadsfördelningen räknas till konstruktionen också därtill direkt anslutande, nödvändiga schaktnings- och terrasseringsarbeten. Däremot skall kommunen ombesörja de övriga gatubyggnadsarbetena på egen bekostnad.

### 1.14 Ägoförhållanden och underhåll

Brokonstruktionen ägs och underhålls i allmänhet av den part som äger och underhåller trafikleden på den, om inte av särskilda skäl annat avtalas.

### 1.15 Beaktande av framtida trafikförbindelser

Vad i föregående punkter har sagts om gator/planvägar gäller också andra trafikförbindelser, vilka t.ex. i markdispositionsplaner eller på annat sätt tillförlitligt bevisats vara nödvändiga för trafiken.

### 1.16 Tillämpning av 83 och 136 a §§ byggnadslagen

Vid fördelning av kostnaderna för gaturegleringar, som utförs i samband med anläggning av allmän väg, tillämpas 83 § byggnadslagen på alla gaturegleringar som rör trafikområdet, också om de sträcker sig utom trafikområdet, och 136 a § byggnadslagen endast på sådana gaturegleringar utanför trafikområdet som inte direkt ansluter sig till allmän väg, men som likväl orsakas av anläggning av allmän väg. Ovannämnda principer äger motsvarande tillämpning på planvägar.

## 1.2.

# Gångbanor och cykelvägar i anslutning till allmän väg

### 1.21 Kostnadsansvar

För landsvägars del svarar staten för anläggande och underhåll av gångbanor och cykelvägar, som hör till allmän väg, och för härav föranledda kostnader. För bygdevägars vidkommande fördelas kostnaderna på det sätt som stadgas i väglagen.

### 1.22 Kostnadsansvar i speciella fall

I specialfall, såsom för att påskynda ett projekts genomförande, kan kommunerna frivilligt delta i kostnader nämnda i punkt 2.1 i större omfattning än vad som sagts ovan, eller förbinda sig att svara för om gångbanors och cykelvägars underhåll på sätt som särskilt överenskommes i vart fall.

Ovan sagda avser i 95 § väglagen nämnt förfaringsätt, varvid kommunen i specialfall kan åta sig att delvis eller helt svara för väghållningskostnaderna (anläggning och underhåll). Om kommunen inte deltar i kostnaderna för anläggning av leder för lätt trafik, betyder det inte att projekt, som genomförs i främsta rummet för att förbättra trafiksäkerheten, skulle strykas från statens åtgärdsprogram. Kommunens deltagande i kostnaderna påskyndar dock statens program för anläggning av leder för lätt trafik i dess helhet. Kommunen kan också, då det finns anledning därtill, befrias från förbindelse som den ingått.



## 1.3.

# Anordnande av vägbelysning på allmän väg

### 1.31 Belysningsanordningars byggnadskostnader

För landsvägars vidkommande svarar staten för kostnaderna för byggnade av belysningsanordningar som hör till allmän väg.

För bygdevägars vidkommande fördelas byggnadskostnaderna så som stadgats i väglagen.

Om belysning av avsevärt högre standard än vad som behövs enligt VVS:s anvisningar byggs på framställning av kommun, svarar kommunen för därav föranledda merkostnader.

### 1.32 Vägbelysningens energikostnader

Energikostnaderna för vägbelysning som hör till allmän väg delas lika mellan stat och kommun.

Energikostnaderna fastställs på samma grunder, som kommunerna betalar sin egen gatubelysning.

Ovan sagda avser för energikostnadernas vidkommande vägbelysning som byggts på åtgärd av staten och som ägs av staten.

### 1.33 Vägbelysning som kommunal åtgärd

Kommun äger rätt att såsom hittills med väghållarens tillstånd anordna vägbelysning på allmän väg på egen bekostnad t.ex. i det fall, att väghållaren för tillfället inte har möjlighet att anordna belysning.

Kommunen är härvid ägare till belysningsanordningarna. Äganderätten kan i vissa fall överföras på väghållaren, varvid överenskommelse bör träffas särskilt för vart fall.

### 1.34 Kostnader för flyttning av belysningsanordningar

Kostnaderna för flyttning av belysningsanordningar på grund av anläggning av allmän väg skall inbegripas i väganläggningskostnaderna.

### 1.35 Kostnader för gång- och cykelvägars belysning

Kostnaderna för gång- och cykelvägars belysning fördelas enligt samma principer som i fråga om anordnande av belysning för den egentliga körbanan.

## 1.4.

# Trafikljus på allmänna vägar

### 1.41 Enskilda trafikljus

#### Anläggning

Anläggningskostnaderna, som här avser totalkostnaderna för förbättrande av anslutning med anledning av installering av trafikljus, delas först till hälften mellan huvudriktning och den anslutande riktningen. Om det finns två anslutande riktningar är bådvas andel 1/4 av totalkostnaderna. Kostnadsandelen för huvudriktningens båda anslutningsarmar är alltid 1/4 av totalkostnaderna. Härefter bestäms olika parterers andel av kostnadsandelen för varje anslutningsarm beroende på anslutningsarmens administrativa klass på följande sätt: Beträffande landsvägar svarar staten för kostnaderna, beträffande bygdevägar fördelas kostnaderna så som stadgats i 87 § väglagen, och beträffande gator/planvägar samt trafikleder av gatukaraktär svarar kommunen för kostnaderna. Om någon av anslutningsarmarna är enskild, lågtrafikerad väg, vars väglag inte kan förutsättas ta del i kostnaderna, fördelas kostnadsandelen för den enskilda vägens trafikljus lika mellan de övriga kostnadsparterna.

#### Underhåll

Signalanordningarnas drifts- och underhållskostnader fördelas enligt samma principer som byggnadskostnaderna. I gemensamma projekt handhar kommunen underhållet av signalanordningarna och inkräver årligen den kostnadsandel som åligger väghållaren för allmän väg. Båda parterna deltar i uppsikt över och justering av trafikljusen.

I enskilda fall kan avtal också träffas om att trafikljusens underhåll i gemensamma projekt handhas av vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt, som uppbär kommunens kostnadsandel.

#### Ägoförhållanden

Om en anslutning endast består av allmänna vägar, är väghållaren för

allmän väg ägare till signalanordningarna. Om det finns både allmänna vägar och gator/planvägar i en anslutning, fördelas ägorätten till signalanordningarna mellan väghållaren för allmän väg och kommunen i samma proportion som byggnadskostnaderna.

#### 1.42 Samordnad signalreglering

Då på väg eller del därav trafiken i anslutning regleras med hjälp av samordnade trafikljus, sker kostnadsfördelningen enligt följande:

Kostnadsfördelningen beträffande varje anslutning räknas ut enligt samma principer som nämnts ovan i fråga om enskilda anslutningar.

Till följd av samordning skall följande merkostnader tilläggas till kostnaderna för enskild anslutning: Kostnaderna för styrcentral och styrkablar fördelas lika mellan de anslutningar som skall regleras. Härvid beaktas inte anslutningar som kopplas till styrcentralen i ett senare skede, utom om deras antal är större än antalet anslutningar som skall regleras i första byggnadsskedet.

#### 1.43 Specialfall vid fördelningen av kostnaderna för trafikljus

Ovan anförda kostnadsfördelningsprinciper följs i de fall, då överenskommelse träffas om anläggande av trafikljus enligt en gemensamt godkänd plan.

Om i samband med anläggning av allmän väg avtalas om fördelning av kostnaderna för anläggning av gatuanslutning i enlighet med 83 § byggnadslagen, inbegrips kostnaderna för anläggande av trafikljus i anslutningens totalkostnader, vilka fördelas såsom överenskommit. Härvid fördelas emellertid underhållskostnaderna i allmänhet lika mellan parterna.

Då det gäller byggande av anslutning, för vilken fordras tillstånd, kan sökanden i tillståndsvillkoren förpliktas att också anlägga trafikljus i anslutningen på egen bekostnad och att handha deras drift och underhåll likaså på egen bekostnad.



## 1.5.

# Allmän vägs trafikområde i stadsplan

(Om reservering i byggnadsplan av trafikleder som används för allmän trafik stadgas särskilt i byggnadslagen)

### 1.51 Tolkning av 36 § 2 momentet 5 punkten byggnadslagen

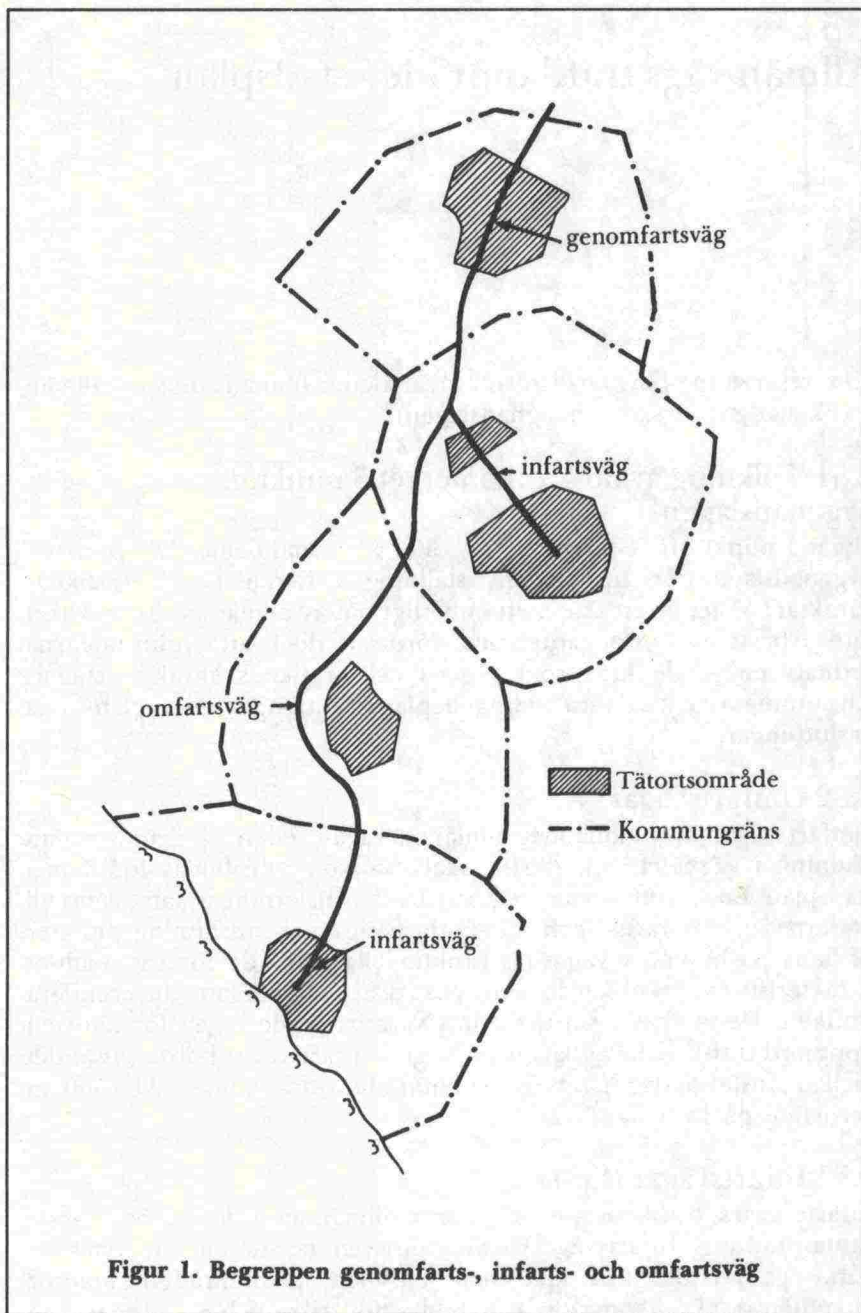
Utgångspunkt för tolkning av 36 § 1 momentet 5 punkten byggnadslagen är trafikledens ställning i vägnätet och trafikens karaktär. Målet är att skapa ett enhetligt nät av allmänna vägar, vilket inte avbryts av korta gatuavsnitt, förutsatt dock att anslutningarna ordnats enligt de krav som vägens och trafikens karaktär ställer. Anslutningarna kan vara antingen plananslutningar eller planskilda anslutningar.

### 1.52 Omfartsvägar

Omfartsvägar är i allmänhet allmänna vägar redan på grund av sin ställning i vägnätet, och därför skall trafikområde bildas för dem i stadsplan. Endast ett mycket begränsat antal anslutningar kan tillåtas till omfartsväg. Omfarts- och genomfartsvägarnas anslutningspunkter bestäms på basen av vägarnas funktionella klass, de för vägavsnittet karakteristiska tekniska lösningarna och behovet att differentiera trafiken. Dessa skall i sin tur minst vara baserade på en för tätorten uppgjord trafik- och vägnätsplan. På genomfartsvägar borde avståndet mellan anslutningar på hela planområdet vara minst 300—500 m beroende på förhållandena.

### 1.53 Infartsvägar (fig 1)

Infartsvägars trafikområde upphör i allmänhet i första betydande gatuanslutning. Infartsvägars trafikområden borde inte avbrytas av korta gatuavsnitt t.ex. på små enskilda planområden utanför huvudtätort. Trafikområde kan bildas för riks- och stamvägar, om



Figur 1. Begreppen genomfarts-, infarts- och omfartsväg



avståndet mellan anslutningarna är minst 300—500 m beroende på förhållandena.

### 1.54 Bygdevägar

Enligt nuvarande lagstiftning kan trafikområde inte bildas för bygdeväg.

### 1.55 Avsättande av trafikområde

Trafikområde avsätts med skydds- och frisiktsområden. Inom trånga centrumområden kan vid behov smalare trafikområde än ovan avsedda avsättas. Planskilda anslutningar utmärks som trafikområden jämte ramper, varvid ramperna hör till allmän väg. Om det finns mycket tungt vägande skäl för att ansluta gata till ramp, skall rampen i motsats till det som sagts ovan utmärkas som gata, antingen utmed hela sin längd eller från gatuanslutningen, beroende på förhållandena. Allmän vägs ändpunkt borde vara belägen på lämpligt ställe också med tanke på underhållet (t.ex. anslutningspunkt). Gata, som korsar trafikområde, skall anges med tillbörliga planbeteckningar och -bestämmelser. För gång- och cykelvägar kan särskilt trafikområde inte bildas.

### 1.56 Inlösning av trafikområde

Väghållaren för allmän väg inlöser hela trafikområdet.

## 1.6.

# Planeringskostnader, trafikutredningar och trafikräkningar

### 1.61 Planering av trafikleder

Projekt, för vilkas byggnadskostnader staten enligt 83 § byggnadslagen helt eller delvis svarar, planeras i allmänhet på försorg och bekostnad av staten. Projekt, för vilkas byggnadskostnader kommun kan söka bidrag enligt 136 § byggnadslagen, planeras i allmänhet på försorg och bekostnad av kommunen.

### 1.62 Utredningsplanering av trafiknät

Kostnaderna för utredningsplanering av stadsregionernas trafiknät och därtill direkt anslutna kostnader för undersökningar delas lika mellan stat och kommun, om inte särskilt skäl föreligger att avvika från denna princip.

### 1.63 Trafikräkningar

Bägge parterna står för kostnaderna för de trafikräkningar som de behöver för egna syften. Allmänna trafikräkningar kan anses betjäna hela riket och ankomma på staten att bekosta, med undantag av sådana tilläggs punkter som kommunen behöver för egna syften.



Arbetsgruppens  
promemoria



## SAMARBETE MELLAN STADSFÖRBUNDET OCH VÄG- OCH VATTENBYGGNADSSTYRELSEN

Promemoria sammanställd av arbetsgruppen för förfaringsätt  
som gäller kostnadsfördelning samt allmänna frågor om  
befogenhet och lagstiftning

Helsingfors 17. 6. 1979

Stadsförbundet och VVS beslöt 5. 11. 1973 att tillsätta en arbetsgrupp för att undersöka förfaringssätt som gäller kostnadsfördelning samt allmänna befogenhets- och lagstiftningsfrågor. Samtidigt beslöts, att tre personer från VVS och VVV och en person från trafikministeriet skulle representera staten samt fyra personer städerna och Stadsförbundet, och att VVS utser ordförande och sekreterare för arbetsgruppen.

Stadsförbundet utsåg överingenjören Ilkka Huuhtanen (Stadsförbundets byrå), juridiske sekreteraren Martti Uotila (Stadsförbundets byrå), biträdande stadsdirektören Vilho Olsbom (Villmanstrands stad) och verkschefen Pentti Lehtomäki (Esbo stad) till sina representanter i arbetsgruppen. Trafikministeriet utsåg regeringsrådet Kalevi Perko till sin representant, och VVS representerades av byggnadsrådet E. A. Hietanen som ordförande, distriktschefen Anton Ortamo och överingenjören Veikko Hakola som övriga medlemmar samt byråingenjören Jorma Kosunen som sekreterare för arbetsgruppen.

Arbetsgruppen har sammankommit inalles 24 gånger. Gruppen har inom ramen för sitt uppdrag ansett sin främsta uppgift vara att utarbeta ett förslag till förfaringssätt angående kostnadsfördelning och till ändringar i lagstiftningen i vissa därtill anslutna punkter. Arbetsgruppen har följaktligen gjort en utredning och utarbetat ett förslag om följande frågor:

1. Broar, gångtunnlar och gångbroar som byggs i samband med anläggning av allmän väg samt gaturegleringar
2. Gångbanor och cykelvägar i anslutning till allmän väg
3. Anordnande av vägbelysning på allmän väg
4. Trafikljus på allmänna vägar
5. Allmän vägs trafikområde i stadsplan
6. Planeringskostnader, trafikutredningar och trafikräkningar
7. Förslag till ändringar i lagstiftningen

Arbetsgruppen konstaterar, att förfaringssätten i fråga om kostnadsfördelningen varit mycket varierande och ofta krävt ett otal förhandlingar om i stort sett samma saker. Gruppen anser, att det vore viktigt att fastställa ett allmänt förfaringssätt för förtydligande av grundfrågorna.

Arbetsgruppen har uppgjort sitt förslag i form av huvudregler, varvid ställning inte har kunnat tas till detaljfrågor. I specialfall



kan det vara befogat att avvika från de framlagda huvudreglerna.

Efter att ha fullgjort sitt uppdrag överlämnar arbetsgruppen sin promemoria om de frågor som den behandlat samt sitt ställningstagande och förslag, och framställer 1) att Stadsförbundets styrelse godkänner promemorian och rekommenderar däri framlagda principer för sina medlemskommuner, 2) att VVS besluter godkänna och tillämpa principerna i promemorian.



1.

## Broar, gångtunnlar och gångbroar som byggs i samband med anläggning av allmän väg samt gaturegleringar

I samband med anläggning av allmän väg blir det ofta fråga om omreglering av trafikleder som ansluter sig till eller korsar allmän väg, såsom gator, byggnadsplanegator och enskilda vägar.

I 52 § 4 momentet väglagen sägs det, att "bygges allmän väg så, att den avskär tidigare befintlig enskild väg, eller breddas, höjes eller sänkes allmän väg så, att tillträde till denna från tidigare förefintlig enskild väg avsevärt försvåras, ankommer det på väghållaren för den allmänna vägen att på egen bekostnad draga försorg om att den enskilda vägen ledes över den allmänna vägen eller att för dess anslutning till den allmänna vägen nödiga anordningar och därtill hörande arbeten utförs. Vad i detta moment stadgas om enskild väg, gäller i tillämpliga delar byggnadsplaneväg". I detta lagrum upptas inte gata.

Byggande av allmän väg på planområde kräver långtgående samarbete mellan kommunen och väghållaren, då den allmänna vägen måste anpassas till planen och dess förverkligande. Allmän väg får byggas på stadsplaneområde endast i det fall, att trafikområde avsatts för ändamålet i stadsplanen (36 § 5 mom. byggnadslagen).

Enligt byggnadslagen ankommer det på staden att bygga gata. På basen av 83 § byggnadslagen kan staden och väghållaren sinsemellan komma överens om fördelning av kostnaderna för byggande av broar och konstruktioner som korsar trafikområdet. I praktiken har städerna och väghållaren i själva verket förhandlat och kommit överens om fördelningen av dessa kostnader i det fall, att en bro, gångtunnel eller gångbro byggs i samband med anläggning av allmän väg. Kommunerna har i många fall åtagit sig att till 100 % svara för kostnaderna för gator och gatubroar som korsar trafikområdet. I det fall att kostnaderna för gatubroar har uppgått till så höga belopp, att

kommunerna inte har kunnat bygga broarna helt på egen bekostnad, har staten deltagit i byggnadskostnaderna. Förfarings-sättet vid kostnadsfördelningen har varierat. Kostnaderna har fördelats närmast med hänsyn till kommunens totala kostnader för byggandet av allmän väg i förhållande till kommunens ekonomiska resurser. Staten har härvid oftast deltagit i brokostnaderna med 25—50 %. Om allmän väg har letts över gata, har bron i detta fall betraktats som en del av den allmänna vägen, varvid staten svarat för om brokostnaderna med upp till 100 %.

I sådana fall, då staden låtit bygga en bro för vägen över trafikområdet i annat sammanhang än vid anläggning av allmän väg, har praxis varit att väghållaren för allmän väg inte deltagit i kostnaderna.

Då allmän väg byggs på område utan fastställd plan eller på byggnadsplaneområde, är väghållaren på basen av 52 § väglagen skyldig att stå för sådana kostnader för reglering av byggnadsplanevägar och enskilda vägar, som direkt föranleds av anläggning av allmän väg. Utgångspunkten har i princip varit den, att den tidigare situationen ersatts med beaktande av de nya förhållandena.

Har bro eller väg på kommunens framställning byggts med högre standard än vad som varit nödvändigt med hänsyn till de förefintliga trafikförbindelserna, har dessa kostnader uppburits av kommunen med stöd av 91 § väglagen, där det sägs: "Åsamkas staten såsom väghållare merkostnader till följd av att väg enligt kommunens beslut bygges efter högre standard än som betingas av samfärdselns behov, skall kommunen erlägga dessa kostnader". Arbetsgruppen anser, att trafikens behov borde uppskattas med rimlig hänsyn till dess framtida utveckling.

På basen av 93 § byggnadslagen har kommunerna haft möjlighet att få statsbidrag bl.a. för kostnaderna för kostsam bro i anslutning till gata, som är av vikt för motorfordonstrafiken. Denna paragraf ersattes från början av år 1974 av 136 a § byggnadslagen, enligt vars 5 moment kommunen därutöver har möjlighet att få statsbidrag för kostnaderna för anläggning eller ändring av gata eller därtill ansluten anordning med anledning av anläggning av allmän väg på stadsplaneområde. (Detsamma gäller trafikled som inom byggnadsplaneområde används för allmän



trafik). Trafikministeriet har givit allmänna anvisningar om tillämpning av 136 a § byggnadslagen i sitt brev nr 88/48/74/9. 1. 1974. I de allmänna anvisningarna sägs bl.a. följande: "De objekt, för vilka bidrag i enlighet med 5 mom. kan beviljas, utredes i samband med uppgörandet av vägplanen för den allmänna vägen. De objekt som kommer i fråga utredes vidare även vid kostnadsfördelningsöverläggningarna mellan vägmyndigheterna och kommunen och objekten preciseras i samband med fastställandet av vägplanen, till exempel i beslutet om fastställande av vägplanen. Vägplaner som omfattar dylika objekt fastställs av trafikministeriet. Mellan kommunerna och väghållaren har bl.a. i samband med byggandet av allmän väg förhandlats och överenskommit om fördelningen av kostnaderna för vägbroar och konstruktioner som korsar trafikområdet i enlighet med 83 § byggnadslagen. Nuvarande praxis bibehålls i fråga om fördelningen av dessa kostnader och för en sålunda överenskommen andel för kommunen kan bidrag icke beviljas med stöd av nu ifrågakommande moment".

Tillsvidare har endast ett fåtal sådana bidragsobjekt som avses i 136 a § 5 mom. byggnadslagen preciseras i samband med fastställandet av vägplanerna, och inga egentliga, separata bidragsansökningar i anslutning till dem har framlagts, på basen av vilka bidragets storlek kunde bestämmas.

I sin utredning av frågan om kostnadsfördelningen beträffande broar och gaturregleringar, som är nödvändiga vid anläggning av allmän väg, kom arbetsgruppen fram till att sådana anvisningar borde utarbetas för att underlätta tolkningen av 83 § byggnadslagen, som tog hänsyn också till möjligheterna att tillämpa 136 a § byggnadslagen på ett sådant sätt, att lagstiftarens avsikt förverkligas så väl som möjligt.

Arbetsgruppen påpekar, att avsikten ursprungligen varit att bilägga sådana meningsskiljaktigheter som nämnts i 83 § byggnadslagen genom laglighetsprövning, men att frågorna i praktiken avgjorts genom ändamålsenlighetsprövning. Vid ändamålsenlighetsprövning borde hänsyn tas bl.a. till prioritetprincipen, nyttoprincipen och kommunens ekonomiska resurser. Arbetsgruppen påpekar också att valet av teknisk lösning — t.ex. vilkendera trafikleden, den allmänna vägen eller gatan, som skall ledas över den andra — inte får inverka på kostnadsfördelningen.

Som jämförelse kan nämnas, att kostnadsfördelningen i fråga om reglering av korsning mellan järnväg och allmän väg är helt klar på basen av prioritetsprincipen (26 och 29 § vägförordningen), liksom i fråga om reglering av enskilda vägar och byggnadsplanvägar till följd av anläggning av allmän väg (52 § väglagen). Arbetsgruppen anser, att 83 § byggnadslagen kan tillämpas på bro såväl som på därtill omedelbart anslutande gaturegleringar, också då de sträcker sig utanför trafikområdet, samt på gaturegleringar i plananslutningar. Det må påpekas, att vägghållaren i praktiken deltagit i bro- och gatukostnader med medel som beviljats för anläggning av allmän väg endast i det fall att projektet anslutit sig till anläggning av allmän väg och genomförts samtidigt.

Då det i vissa fall vid kostnadsfördelningen går att tillämpa antingen 83 § eller 136 a § byggnadslagen, anser arbetsgruppen, att 83 § byggnadslagen borde tillämpas på alla gaturegleringar som gäller trafikområde och 136 a § endast på sådana gaturegleringar utanför trafikområde som inte direkt ansluter sig till allmän väg, men som ändå orsakas av anläggning av allmän väg.

Hänvisande till ovan anförda föreslår arbetsgruppen, att följande principer iaktas i fråga om broar, gångtunnlar och gångbroar som byggs i samband med anläggning av allmän väg:

1. Om i samband med anläggning av allmän väg byggs bro, gångtunnel eller gångbro för reglering av förefintliga gatuförbindelser som korsar allmän väg (på nuvarande plats eller på plats som ersätter den), svarar staten för kostnaderna för ovannämnda konstruktion och därtill omedelbart anslutande nödvändiga gaturegleringar ävensom för kostnaderna för motsvarande plananslutningar till alla delar. Vid anläggning av bygdeväg skall kommunen delta i ovannämnda kostnader i överensstämmelse med väglagens förpliktelser. Inlösning av gatuområde och därav föranledda ersättningar samt sådana kommunaltekniska arbeten, för vilka kommunen enligt 63 § väglagen inte har rätt till ersättning, hör likväl inte vid kostnadsfördelning till dessa arbeten enligt nuvarande lagstiftning.
2. Om för gata i samband med anläggning av allmän väg byggs bro, gångtunnel eller gångbro, som på framställning av



kommunen dimensioneras för kommunen med avsevärt högre standard (t.ex. bredare) än vad som behövs för ordnande av förefintliga förbindelser, skall kommunen svara för merkostnaderna härav till alla delar. Uttrycken "avsevärt högre standard" och "för kommunens behov" betyder beträffande brokonstruktion närmast, att t.ex. nuvarande gata med 2 körfält i framtiden kan breddas till gata med 4 eller fler körfält. "Dimensionering av avsevärt högre standard" avser emellertid inte det utrymme som behövs för lätt trafik eller att konstruktionerna planeras med rimlig hänsyn till landskapsynpunkter och trafikens framtida utveckling.

I speciella fall kan en konstruktion av högre standard ersätta i punkt 3 angiven ny gatuförbindelse. Då följs principen i punkt 3, dvs. staten deltar i merkostnaderna med 50 %.

Om i samband med anläggning av allmän väg byggs bro, gångtunnel eller gångbro för ordnande av ny gatuförbindelse som korsar allmän väg, deltar staten i nämnda konstruktions byggnadskostnader med 50 % förutsatt att gatan byggs i samband med anläggning av allmän väg. Vid kostnadsfördelningen räknas till konstruktionen också därtill direkt anslutande, nödvändiga schaktnings- och terrasseringsarbeten. Däremot bör kommunen ombesörja de övriga gatubyggnadsarbetena på egen bekostnad.

4. Brokonstruktionen ägs och underhålls i allmänhet av den part som äger och underhåller trafikleden på den, om inte av särskilda skäl annat avtalas.
5. Vad i föregående punkter har sagts om gator gäller också andra trafikförbindelser, vilka t.ex. i markdispositionsplaner eller på annat sätt tillförlitligt bevisats vara nödvändiga för trafiken.
6. Vid fördelning av kostnaderna för gaturegleringar, som utförs i samband med anläggning av allmän väg tillämpas 83 § byggnadslagen på alla gaturegleringar som rör trafikområdet, också om de sträcker sig utom trafikområdet, och 136 a § byggnadslagen endast på sådana gaturegleringar utanför trafikområdet som inte direkt ansluter till allmän väg, men som likväl orsakas av anläggning av allmän väg.

## 2. Gångbanor och cykelvägar i anslutning till allmän väg

Enligt 3 § väglagen hör också gångbana och cykelväg till allmän väg. Gångbanor och cykelvägar som hör till allmän väg har byggts både intill körbanan och längre ifrån, t.ex. bortom vägens sidodike som separata gång- och cykelvägar.

Enligt 5 § väglagen bekostar staten i allmänhet väghållningen beträffande landsvägar, och kostnaderna för väghållningen beträffande bygdevägar fördelas mellan staten och kommunerna i allmänhet på det sätt som stadgats i 10 kapitlet väglagen. I fråga om gångbanor och cykelvägar har vägverket emellertid hittills ansett, att kommunerna borde delta i kostnaderna för dem. Detta beror enligt VVS närmast på väganslagets knapphet och på att gång- och cykeltrafiken huvudsakligen är en del av tätortens interna trafik. På basen av 95 § väglagen har kommunerna i samband med förfarande enligt 14 § vägförordningen således tillfrågats, om de tar del i kostnaderna för anläggning av gångbana och cykelväg som hör till landsväg och gång- och cykelväg som hör till bygdeväg i större omfattning än vad som stadgats i 10 kapitlet väglagen. Kommunerna har likaså tillfrågats, om de åtar sig att underhålla gångbana och cykelväg på egen bekostnad. Kommunerna har oftast deltagit i kostnaderna för anläggning av gång- och cykelväg med 20—50 %, eller åtminstone i samma utsträckning som i fråga om bygdevägarna, och har ofta också förbundit sig att svara för deras underhåll på egen bekostnad. Det förekommer, att kommunerna inte har deltagit i nämnda kostnader t.ex. på grund av sin svaga ekonomiska bärkraft, men också att kommunerna låtit bygga gång- och cykelväg som hör till allmän väg på egen bekostnad för att påskynda ett visst projekt.

Kommunerna har låtit anlägga gång- och cykelbanor invid allmänna vägar på egen bekostnad också då dessa inte hört till



allmän väg, varvid väghållningsmyndighetens tillstånd, varom stadgas i 53 § väglagen, erfordrats för att bygga dem inom den allmänna vägens vägområde.

På stads- och byggnadsplaneområden har väghållaren för allmän väg inte kunnat bygga gång- och cykelvägar utanför trafikområde eller ta del i kostnaderna för dem eller bygga gång- och cykelvägar vid sådana allmänna vägar som fastställts såsom gator i planen.

Såsom av ovan anförda framgår har byggandet av gångbanor och cykelvägar som hör till allmän väg och kostnadsfördelningen varierat i rätt hög grad.

Arbetsgruppen anser, att olika kommuner borde bemötas på ett enhetligt sätt. Då det enligt väglagen i första hand ankommer på staten att bygga gångbanor och cykelvägar som hör till allmänna vägar, framför arbetsgruppen följande:

1. För landsvägars del svarar staten för anläggande och underhåll av gångbanor och cykelvägar, som hör till allmän väg, och för härav föranledda kostnader. För bygdevägars vidkommande fördelas kostnaderna på det sätt som stadgas i väglagen.
2. I specialfall, såsom för att påskynda ett projekts genomförande, kan kommunerna frivilligt delta i nämnda kostnader i större omfattning än vad som sagts ovan, eller förbinda sig att svara för om gångbanors och cykelvägars underhåll på sätt som särskilt överenskommes i vart fall.

### 3.

## Anordnande av vägbelysning på allmän väg

Väghållarens skyldighet att anordna vägbelysning på allmän väg grundar sig på 11 § lagen om allmänna vägar, i vilken det sägs bl.a.: "Såsom underhåll av väg räknas . . . , då vägmyndighet befunnit stationär trafikbelysning nödvändig, därav föranledda åtgärder . . . Om nämnda åtgärd företages i samband med vägens byggande, hänförs den till vägbyggnad". För att annan än väghållaren skall få anordna belysning på allmän väg (t.ex. kommun eller industriföretag), fordras väghållningsmyndighets tillstånd, varom stadgas i 53 § lagen om allmänna vägar. (Belysningsanordningar på allmänna vägar kan alltså antingen höra till vägen eller ägas av någon annan än väghållaren). Enligt lagen ankommer det alltså i första hand på staten att anordna vägbelysning i sådana fall, då det är nödvändigt.

För närvarande har ca 4000 km av landets allmänna vägar försetts med belysning, till största delen på åtgärd och bekostnad av kommunerna. Först sedan år 1964, då förpliktelse att anordna vägbelysning togs upp i väglagen, har också staten anordnat belysning på allmänna vägar, men i allmänhet också då i samarbete med kommunerna. Härvid har staten i allmänhet betalat kostnaderna för byggande av belysningsanordningar på landsvägar, medan byggnadskostnaderna för bygdevägars vidkommande har fördelats på det sätt som väglagen stadgat i fråga om fördelningen av bygdevägs-kostnader. Staten har endast i ett fåtal fall svarat för samtliga kostnader för anordnande av vägbelysning. Kommunerna har däremot i regel fått stå för kostnaderna för byggande av belysning i planskilda anslutningars ramper och infartsvägar från planskild anslutning, ävensom för sådana merkostnader, som orsakats av att kommunen önskat bygga belysning av högre standard än som föreskrivits i VVS:s



anvisningar. Det har då oftast varit fråga om att kommunen önskat bygga belysning med metallstolpar och jordkablar, även om belysningen i enlighet med VVS:s anvisningar kunde byggas med trästolpar och luftledning. I tätorterna är byggande av högre standard ofta nödvändigt med hänsyn till stadsbilden o.dyl. faktorer. Kommunerna har i allmänhet fått stå för belysningens drifts- och underhållskostnader på basen av förbindelser som de ingått. Endast då väghållaren har ansett det absolut nödvändigt att anordna belysning, och då kommunen inte förbundit sig att svara för drifts- och underhållskostnaderna, har staten åtagit sig att betala dessa kostnader. Att staten inte har svarat för kostnaderna för all den belysning som den låtit anordna har närmast berott på praktiska omständigheter, såsom väganslagens knapphet och ordalydelse och motiveringar i 11 § väglagen. I motiveringarna till nämnda lagrum nämns bl.a. följande:

”Väghållare borde äga rätt, men icke skyldighet att i samband med fastställelsen av vägplanen eller även vid annan tidpunkt besluta, att viss allmän väg eller del av vägen skall förses med belysning. I praktiken utförs de nödiga byggnadsarbetena av elverket, som också handhar skötseln av anläggningarna. . . Abonnetten, i detta fall staten, skulle betala anslutningsavgifter, samt motsvarar kostnaderna för anordnandet av belysningen, samt tariffenliga avgifter för förbrukningen av belysningsström. Fast trafikbelysning skulle anordnas av vägmyndigheterna endast i fall, som de befunnit nödvändiga. . . Arrangemanget skulle icke hindra kommunerna eller andra sammanslutningar, som redan i en del fall har dragit försorg om allmänna vägars belysning, att också i fortsättningen göra detta”.

I praktiken har det lokala elverket på ett naturligt sätt skött underhåll och drift av allmänna vägars belysning, då denna kunnat sammankopplas med gatubelysningen och då dess service kunnat skötas av samma personal. Väghållaren saknar lämplig servicepersonal, och det lönar sig knappast att skaffa sådan i framtiden heller. Detta behöver inte bli angörande för vem som skall betala underhållet.

I det fall att staten låtit bygga belysningen är väghållaren ägare till belysningsanordningarna, även om kommunen har deltagit i byggnadskostnaderna. Inom ramen för nuvarande lagstiftning har staten inte ens möjligheter att delta i byggande av belysning

på annat sätt (t.ex. genom penningbidrag till kommunerna.) Vägghållaren har såsom anläggning av allmän väg varit tvungen att programmera och genomföra sådan vägbelysning som staten deltagit i. Härvid har belysningsanordningarna såsom hörande till vägen förblivit i statens ägo. Kommunerna har ofta varit helt ovetande om denna omständighet och har anhållit om bidrag av staten för byggande av belysning på allmän väg.

Såsom ovan konstaterats har kommunerna i många fall med vägghållarens tillstånd ordnat belysning på allmänna vägar på egen bekostnad, varvid belysningsanordningarna förblivit i kommunernas (elverkens) ägo. I 53 § väglagen stadgat tillstånd har beviljats, om belysningen dimensionerats efter VVS:s anvisningar eller om den avvikit från anvisningarna endast i sådan grad, att den inte inneburit någon risk för trafiksäkerheten. Tillståndsvillkoren kräver i allmänhet också, att sökanden bekostar flyttning och reparation av belysningsanordningarna, om vägen flyttas, breddas eller på annat sätt förbättras i framtiden.

För närvarande uppgår kostnaderna för byggande av belysning till i medeltal 40 000 mk/km (belysning med trästolpar och luftledning) och belysningens drifts- och underhållskostnader till i medeltal 8000 mk/km/år (belysning med 250 W lampor, bränntid ca 4000 t/år, elpris 18 p/kWh), varav energikostnaderna utgör omkring 2/3. Belysningen på allmänna vägar (ca 4000 km) förorsakar uppskattningsvis 32 milj. mk drifts- och underhållskostnader per år.

Vid utredning av belysningsfrågan har arbetsgruppen undersökt, hur förfaringssättet i fråga om kostnadsfördelningen kunde förbättras, bl.a. med tanke på att samma förfaringssätt iaktas i förhållande till olika kommuner och att underhållet sköts på ett ändamålsenligt sätt.

Hänvisande till ovan sagda anför arbetsgruppen följande:

1. Väglagen ändras så, att punkten om trafikbelysning i 11 § upphävs och belysningsanordningar fogas till 3 § såsom hörande till väg.
2. För landsvägars vidkommande svarar staten för kostnaderna för byggande av belysningsanordningar som hör till allmän väg. För bygdevägars vidkommande fördelas byggnadskostnaderna så som stadgats i väglagen. Om belysning av högre standard än vad som behövs enligt VVS:s anvisningar



installeras på framställning av kommun, svarar kommunen för därav föranledda merkostnader.

3. Energikostnaderna för vägbelysning som hör till allmän väg delas lika mellan stat och kommun. Energikostnaderna fastställs på samma grunder som kommunerna betalar sin egen gatubelysning.

Frågan om hur motsvarande kostnadsfördelningsprincip kunde tillämpas på andra kostnader för vägbelysningens drift och underhåll borde utredas särskilt.

4. Kommun äger rätt att såsom hittills med väghållarens tillstånd anordna vägbelysning på allmän väg på egen bekostnad t.ex. i det fall, att väghållaren för tillfället inte har möjlighet att anordna belysning.

Kommunen är härvid ägare till belysningsanordningarna. Äganderätten kan i vissa fall överföras på väghållaren, varvid överenskommelse bör träffas särskilt för vart fall.

5. Kostnaderna för flyttning av belysningsanordningar på grund av anläggning av allmän väg skall inbegripas i väganläggning-kostnaderna.

6. Kostnaderna för gång- och cykelvägars belysning fördelas enligt samma principer som i fråga om anordnande av belysning för den egentliga körbanan.

## 4.

# Trafikljus på allmänna vägar

Trafikreglering med trafikljus infördes först i de största städernas gatunät, där det hade varit omöjligt att få trafiken att löpa smidigt på annat sätt, i synnerhet under rusningstimmarna. Då trafikvolymerna fortfor att öka och rusningstimmarnas verknin-  
gar i allt större utsträckning gjorde sig kännbara också inom nätet av allmänna vägar, började städerna anhålla om tillstånd att installera trafikljus också i allmänna vägars gatuanslutningar. Väghållaren intog i allmänhet en positiv ställning till ansökningarna, på det villkoret att trafiken på den allmänna vägen också togs i beaktande vid tidsstättningen av trafikljusen. I en del fall gjorde kommunerna framställning om att väghållaren skulle delta i kostnaderna för anläggande av trafikljusen. Frågan avgjordes härvid särskilt i vart fall. På senaste tid har följande förfaringsätt oftast iakttagits vid sådana gemensamma trafikljusprojekt:

Kommunerna har stått för kostnaderna för anläggande av trafikljus eller också har kostnaderna delats lika mellan väghållaren och kommunen. Kommunen har sört för trafikljusens drift och underhåll på egen bekostnad. Väghållaren och kommunen har tillsammans skött översyn och justering av trafikljusen. Om trafikljusanordningarnas ägoförhållanden har överenskommit särskilt i vart fall.

För att ett enhetligt förfaringsätt skall fås till stånd i fråga om installeringen av trafikljus, föreslår arbetsgruppen, att följande principer iakttas:

### 1. Enskilda trafikljus

#### Anläggning

Anläggningskostnaderna, som här avser totalkostnaderna för förbättrande av anslutning med anledning av installering av



trafikljus, delas först till hälften mellan huvudriktningen och den anslutande riktningen. Om det finns två anslutande riktningar, är bådas andel 1/4 av totalkostnaderna. Kostnadsandelen för huvudriktningens båda anslutningsarmar är alltid 1/4 av totalkostnaderna. Härefter bestäms olika parterers andel av kostnadsandelen för varje anslutningsarm beroende på anslutningsarmens administrativa klass på följande sätt: Beträffande landsvägar svarar staten för kostnaderna, beträffande bygdevägar fördelas kostnaderna så som stadgats i 87 § väglagen, och beträffande gator och trafikleder av gatukaraktär svarar kommunen för kostnaderna. Om någon av anslutningsarmarna är en enskild, lågtrafikerad väg, vars väglag inte kan förutsättas ta del i kostnaderna, fördelas kostnadsandelen för den enskilda vägens trafikljus lika mellan de övriga kostnadsparterna.

#### Underhåll

Signalanordningarnas drifts- och underhållskostnader fördelas enligt samma principer som byggnadskostnaderna. I gemensamma projekt handhar kommunen underhållet av signalanordningarna och inkräver årligen den kostnadsandel som åligger väghållaren för allmän väg. Båda parterna deltar i uppsikt över och justering av trafikljusen.

#### Ägoförhållanden

Om en anslutning endast består av allmänna vägar, är väghållaren för allmän väg ägare till signalanordningarna. Om det finns både allmänna vägar och gator i en anslutning, fördelas ägorätten till signalanordningarna mellan väghållaren för allmän väg och kommunen i samma proportion som byggnadskostnaderna.

## 2. Samordnad signalreglering

Då på väg eller del därav trafiken i anslutning regleras med hjälp av samordnade trafikljus, sker kostnadsfördelningen enligt följande:

Kostnadsfördelningen beträffande varje anslutning räknas ut enligt samma principer som nämnts ovan i fråga om enskilda anslutningar.

Till följd av samordning skall följande merkostnader tilläggas till kostnaderna för enskild anslutning: Kostnaderna för

styrcentral och styrkablar fördelas lika mellan de anslutningar som skall regleras. Härvid beaktas inte anslutningar som kopplas till styrcentralen i ett senare skede, utom om deras antal är större än antalet anslutningar som skall regleras i första byggnadsskedet.

### 3. Specialfall vid fördelningen av kostnaderna för trafikljus

Ovan anförda kostnadsfördelningsprinciper följs i de fall, då överenskommelse träffas om anläggande av trafikljus enligt en gemensamt godkänd plan.

Om i samband med anläggning av allmän väg avtalas om fördelning av kostnaderna för anläggning av gatuanslutning i enlighet med 83 § byggnadslagen, inbegrips kostnaderna för anläggande av trafikljus i anslutningens totalkostnader, vilka fördelas såsom överenskommit. Härvid fördelas emellertid underhållskostnaderna i allmänhet lika mellan parterna.

Då det gäller byggande av anslutning, för vilken fordras tillstånd, kan sökanden i tillståndsvillkoren förpliktas att också anlägga trafikljus i anslutningen på egen bekostnad och att handha deras drift och underhåll likaså på egen bekostnad.



## 5.

# Allmän vägs trafikområde i stadsplan

För anläggning av trafikled som allmän väg på stadsplaneområde fordras, att trafikområde avsatts för ändamålet i planen.

Trafikområde ingår i de beteckningar, som enligt ministeriets för inrikesärendena beslut nr 386/30. 9. 1959 har fastställts för stads- och byggnadsplaner. Planbeteckningen LT förklaras på följande sätt: Genomfarts-, infarts- och omfartsväg jämte väg-, sido-, skydds- och frisiktsområden. I praktiken har beteckningen LT börjat kallas vägtrafikområde.

Enligt 36 § 1 mom. 5 punkten byggnadslagen skall väg uppfylla följande villkor, för att trafikområde skall kunna avsättas för den i stadsplan:

- vägen skall utgöra en direkt fortsättning på allmän väg
- vägen skall vara avsedd för genomfarts- och infartstrafik
- till vägen finns inte tillträde från tomter eller tvärgator, utom i särskilt anordnade anslutningspunkter

Trots att frågan om trafikområde avgörs av den myndighet som fastställer planen, har väghållaren möjlighet att påverka beslutet under förhandlingar med kommunen och då väghållaren avger sitt yttrande om stadsplanen. I praktiken har 36 § byggnadslagen tolkats så, att vägtrafikområde inte kan bildas t.ex. för bygdeväg. I fråga om landsvägar godkändes tidigare endast planskilda anslutningar som särskilt anordnade anslutningspunkter. Under senare år har dock plananslutningar också godkänts som särskilt anordnade anslutningspunkter. En anslutnings konstruktion eller tekniska utrustningsstandard har således inte utgjort något egentligt hinder för bildande av trafikområde, utan avgörande har varit trafikens art och tillräckligt långa avstånd mellan anslutningarna med hänsyn till framkomligheten. Tomtanslutningar till trafikområde har i allmänhet inte tillåtits. För gång- och

cykelvägar har inte heller avsatts särskilt trafikområde.

Om trafikområde inte har kunnat bildas för väg, har vägen angivits som gata i stadsplanen. Allmän väg som hamnar på gatuområde underhålls som allmän väg, tills ändpunktssyn förrättas såsom stadsgats i lagen, varvid allmän väg blir gata då ändpunkten förflyttas.

Sättet att utmärka korsning mellan trafikområde och gata har varierat i praktiken. Om arrangemanget betraktas som reservering av område, skall det betecknas som trafikområdesreservering, och dessutom skall det anges genom planbestämmelse, att gatan korsar trafikområdet.

Sättet att utmärka ramperna i planskilda anslutningar mellan allmän väg och gata varierar också. För väghållningen och planläggningen av allmän väg vore det bäst, om den egentliga planskilda anslutningens ramper hörde till den allmänna vägen. Enligt rådande uppfattning kan en gata inte heller anläggas på trafikområde invid landsväg.

Beträffande inlösning av trafikområde har det varit allmän praxis att väghållaren inlöst endast en så stor del av trafikområdet som behövs för vägens anläggande. Ersättning har inte betalats för mark som ägs av kommunen.

I 36 § byggnadslagen nämns inte möjligheten, att tillträde till väg på trafikområde kan ske endast via planskilda anslutningar. I lagen sägs, att tillträde till sådan väg inte får finnas från tomter eller tvärgator utom i särskilt anordnade anslutningspunkter. Med andra ord har de punkter, i vilka anslutning är tillåten, anordnats särskilt (vilket svarar mot reglering av enskilda vägar på icke-planlagt område.) Enligt 35 § byggnadsförordningen gäller fastställelse av stadsplan inte ett trafikområdes inre organisering, om inte stadsplanebestämmelse finns därom.

De villkor för trafikområde som räknats upp i 36 § byggnadslagen har gjorts ganska flexibla, för att de skall kunna tillämpas på ett ändamålsenligt sätt i vart fall. Lagen kan tillämpas mycket väl på den nuvarande trafikplaneringen och differentieringen av vägar. Det förefaller osannolikt, att lagstiftaren på förhand hade velat bestämma på vilket sätt gata i tekniskt hänseende skall anslutas till väg.

Avgörande för trafikområdets godkännande är inte trafikvolymen utan trafikens karaktär.



Trafiken på en viss huvudgata kan vara mycket livlig, men det betyder ingalunda, att en sådan gata godkänns som trafikområde. Väg på trafikområde betjänar genomfarts- och infartstrafiken, och anslutningarna till denna väg ligger i ett fåtal centrala punkter. En sådan led kan inte huvudsakligen betjäna tätortens inre trafik. Det går uppenbarligen inte att entydigt definiera hur stor den inre trafiken får vara i proportion till hela trafikvolymen.

Ett trafikområde kan inte avsättas enbart för gång- och cykelvägar, då denna typ av trafik inte är genomfarts- eller infartstrafik. Däremot kan inom trafikområdet gång- och cykelväg anläggas som del av allmän väg.

För bygdeväg torde trafikområde inte kunna godkännas. Enligt 8 § väglagen kan ny bygdeväg byggas, om den är nödig huvudsakligen för kommunens inre samfärdsel eller annan sådan allmän samfärdsel, som är av enbart lokal betydelse. Villkoren för trafikområde i 36 § byggnadslagen och definitionen av bygdeväg i 8 § väglagen är så motstridiga, att de inte torde kunna gälla samtidigt för samma väg. Arbetsgruppen har emellertid konstaterat, att det i vissa fall har framkommit behov att leda bygdeväg genom planområde. I detta fall har trafiken på bygdevägen huvudsakligen varit yttre trafik, som härstammar från områden utom kommunens gränser. Enligt arbetsgruppens uppfattning borde också bygdeväg i vissa fall få anläggas inom planområde. I detta syfte framlägger arbetsgruppen i punkt 7 ett förslag till ändring i lagstiftningen.

Trafikområdesfrågan borde tas upp som en fråga som gäller hela stadsregionen redan då trafikplaner uppgörs. Vägar av riksbetydelse och regionala vägar borde planeras så, att de bildar ett enhetligt nät av allmänna vägar. För det första gäller det att utreda, vilka vägar och vägar av hurudan standard som bildar ett sådant nät. Vägar som försetts med trafikområdesbeteckning borde naturligtvis motsvara en viss standard som överensstämmer med vägarnas betydelse i trafikhänseende. Det vore skäl att fastställa ett normvärde t.ex. för avståndet mellan anslutningar.

Enligt de planbeteckningar som fastställts av Ministeriet för inrikesärendena används beteckningen trafikområde (LT) på genomfarts-, infarts- och omfartsvägar. I villkoren för trafikområde i 36 § byggnadslagen nämns, att vägen skall vara avsedd för genomfarts- eller infartstrafik. Begreppet omfartstrafik eller

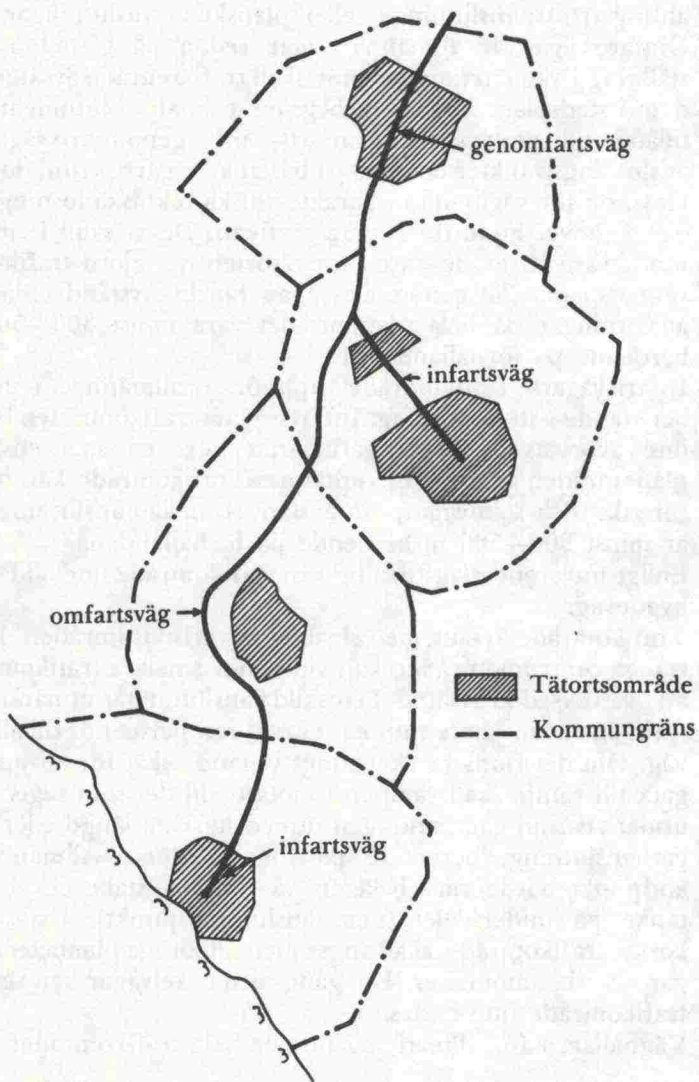


omfartsväg finns inte upptaget i lagen. Begreppen torde inte stå i konflikt med varandra, då omfartsväg förmodligen avser ett visst slags väg, som betjänar genomfartstrafiken och som är belägen längre ifrån en tätorts centrum än en egentlig genomfartsväg. Det är svårt att dra en exakt gräns mellan begreppen genomfartsväg och omfartsväg. Dessutom kan det hända, att en väg, som vid en viss tidpunkt står närmare begreppet omfartsväg än genomfartsväg, kan få en annan betydelse då stadsplanen och tätorten utvidgas. I vilket fall som helst är en omfartsväg avsedd huvudsakligen för fjärrtrafik, medan en genomfartsväg delvis också betjänar infartstrafik och planområdets inre trafik. Vid bildande av trafikområde gäller det att ta hänsyn till denna omständighet, t.ex. då anslutningsavstånden planeras. Avstånden bör i allmänhet vara större på omfartsvägar än på genomfartsvägar. Bägge slagen av vägar borde planeras med tanke på ett enhetligt nät av allmänna vägar och själva anslutningarna regleras med beaktande av trafikens karaktär.

Med infartsväg avses allmän väg som upphör på planområdet, och vars trafik till största delen likaså upphör på planområdet. För en infartsvägs trafikområde spelar frågan om ett enhetligt nät av allmänna vägar ingen roll, utan den avgörande faktorn är trafikens karaktär. Infartsvägen skall betecknas som gata från den gatuanslutning, där trafiken blir huvudsakligen planområdets inre trafik. Infartsvägarnas trafikområden på enskilda planområden borde inte avskäras av korta gatuavsnitt med trafik huvudsakligen utifrån (jfr figuren). Endast i undantagsfall, t.ex. på riks- och stamvägar, kan infartsväg ha så stor betydelse för fjärrtrafiken, att flera gatuanslutningar kan godkännas på trafikområde, förutsatt att de har ordnats på ett ändamålsenligt sätt. (Begreppen genomfarts-, infarts- och omfartsväg har angivits i bifogade figur).

Hänvisande till ovan sagda föreslår arbetsgruppen, att följande anvisningar iakttas i fråga om trafikområde som skall avsättas i stadsplan enligt 36 § byggnadslagen:

1. Utgångspunkt för tolkning av 36 § 1 momentet 5 punkten byggnadslagen är trafikledens ställning i vägnätet och trafikens karaktär. Målet är att skapa ett enhetligt nät av allmänna vägar, vilket inte avbryts av korta gatuavsnitt, förutsatt dock att anslutningarna ordnats enligt de krav som



**Begreppen genomfarts-, infarts- och omfartsväg**



- vägen och trafikens karaktär ställer. Anslutningarna kan vara antingen plananslutningar eller planskilda anslutningar.
2. Omfartsvägar är allmänna vägar redan på grund av sin ställning i vägnätet, och därför skall trafikområde avsättas för dem i stadsplan. Endast ett begränsat antal anslutningar kan tillåtas till omfartsväg. Omfarts- och genomfartsvägaras anslutningspunkter bestäms på basen av vägaras funktionella klass, de för vägvägnittet karakteristiska tekniska lösningarna och behovet att differentiera trafiken. Dessa skall i sin tur minst vara baserade på en för tätorten uppgjord trafik- och vägnätsplan. På genomfartsvägar borde avståndet mellan anslutningar på hela planområdet vara minst 300—500 m beroende på förhållandena.
  3. Infartsvägaras trafikområde upphör i allmänhet i första betydande gatuanslutning. Infartsvägaras trafikområdena borde inte avbrytas av korta gatuavsnitt t.ex. på små enskilda planområden utanför huvudtätort. Trafikområde kan bildas för riks- och stamvägar, om avståndet mellan anslutningarna är minst 300—500 m beroende på förhållandena.
  4. Enligt nuvarande lagstiftning kan trafikområde inte bildas för bygdeväg.
  5. Trafikområde avsätts med skydds- och frisiktsområden. Inom trånga centrumområden kan vid behov smalare trafikområde än ovan avsedda avsättas. Planskilda anslutningar utmärks som trafikområden jämte ramper, varvid ramperna hör till allmän väg. Om det finns mycket tungt vägande skäl för att ansluta gata till ramp, skall rampen i motsats till det som sagts ovan utmärkas som gata, antingen utmed hela sin längd eller från gatuanslutning, beroende på förhållandena. Allmän vägs ändpunkt borde vara belägen på lämpligt ställe också med tanke på underhållet (t.ex. anslutningspunkt). Gata, som korsar trafikområde, skall anges med tillbörliga planbeteckningar och -bestämmelser. För gång- och cykelvägar kan särskilt trafikområde inte bildas.
  6. Vaghållaren för allmän väg inlöser hela trafikområdet.



## 6.

# Planeringskostnader, trafikutredningar och trafikräkningar

### Planering av trafikleder

Staten står i allmänhet för planeringen av allmänna vägar på egen bekostnad och kommunen för planeringen av gator. På basen av 25 § vägförordningen kan kommun, efter att ha överenskommit om saken med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, på egen bekostnad låta upprätta förslag till vägplan angående byggande av väg inom kommunens område.

Då i synnerhet stora vägprojekt innehåller objekt (broar och gaturregleringar) som helt eller delvis bekostas av staten, har det visat sig befogat att utreda på vems åtgärd och bekostnad dessa objekt planeras. Enligt arbetsgruppens uppfattning kunde planeringsansvaret fastställas utgående från om det gäller ett objekt, för vilket kostnaderna erläggs i enlighet med 83 § byggnadslagen, eller ett objekt, för vars anläggande kommunen har möjlighet att söka bidrag enligt 136 a § byggnadslagen. I förstnämnda fall skulle staten sörja för planeringen på sin bekostnad och i det senare fallet kommunen. I vissa fall kunde frågan naturligtvis avgöras på annat sätt, förutsatt att projektet planeras på ett ändamålsenligt sätt.

Utredningsplanering av trafiknät, trafikutredningar och trafikräkningar.

Kostnaderna för utredningsplanering av stadsregionernas huvudvägnät, i vilken bägge parterna tagit del, har i allmänhet delats lika. Arbetsgruppen anser, att denna praxis är god och borde följas fortsättningsvis. Arbetsgruppen yrkar för övrigt på livligare samarbete vid trafiknäts utredningsplanering.

Staten har på egen bekostnad dragit försorg om trafikutredningar, som enbart gällt allmänna vägar, medan kommunerna dragit försorg om trafikutredningar, som enbart gällt gator.

Staten har bekostat de trafikräkningar som utförts av VVV, utom beträffande sådana tilläggs punkter (-räkningar), som kommunen velat ha med för eget behov. I dylika fall har kommunerna själva betalat kostnaderna för behövt fältarbete. Kommunerna har på egen bekostnad utfört trafikräkningar, som gällt deras egna gator. Arbetsgruppen har ingenting att anmärka på kostnadsfördelningspraxisen. Samarbetet vid olika trafikundersökningar borde utvidgas.

Hänvisande till ovan sagda framlägger arbetsgruppen följande:

1. Projekt, för vilkas byggnadskostnader staten enligt 83 § byggnadslagen helt eller delvis svarar, planeras i allmänhet på försorg och bekostnad av staten. Projekt, för vilkas byggnadskostnader kommun kan söka bidrag enligt 136 a § byggnadslagen, planeras i allmänhet på försorg och bekostnad av kommunen.
2. Kostnaderna för utredningsplanering av stadsregionernas trafiknät och därtill direkt anslutna kostnader för undersökning delas lika mellan stat och kommun, om inte särskilt skäl föreligger att avvika från denna princip.
3. Bägge parterna står för kostnaderna för de trafikräkningar som de behöver för egna syften. Allmänna trafikräkningar kan anses betjäna hela riket och ankomma på staten att bekosta, med undantag av sådana tilläggs punkter som kommunen behöver för egna syften.



## 7.

### Förslag till ändringar i lagstiftningen

Då arbetsgruppen utarbetade sitt förslag till förfaringssätt vid kostnadsfördelning, kom det fram vissa punkter, som enligt arbetsgruppen borde ändras.

Väghållaren ordnar belysning på allmän väg på basen av 11 § lagen om allmänna vägar, i vilken det bl.a. sägs: "Såsom underhåll av väg räknas: . . . då vägmyndighet befunnit stationär trafikbelysning nödvändig, därav föranledda åtgärder . . . åtgärd, som företages i samband med vägens byggande, hänföres till vägbyggnad". Då belysningsanordningar byggda på allmän väg på åtgärd av väghållaren är sådana för vägens begagnande behövliga anordningar, som hör till allmän väg och som exemplifierats i 3 § väglagen, föreslår arbetsgruppen, att punkten rörande trafikbelysning i 11 § väglagen upphävs, och att belysningsanordningar fogas till 3 § såsom hörande till allmän väg. Det vore skäl att noggrannare undersöka, om 3 § väglagen svarar mot nutida krav.

Enligt 67 § väglagen äger kommun inte rätt, om inte statsrådet på särskilda skäl annorlunda förordnar, till ersättning, som i 9 kapitlet väglagen stadgas eller som föranledes av i denna lag förutsatt expropriation, om det inte är fråga om kommunen tillhörig, utanför dess område belägen mark, sådan plats för tagande av väghållningsämne, som såsom biområde hör till vägen och varaktigt erfordras, eller överlåtelse av rätt till tagande av väghållningsämne i begränsad mängd från visst område. På ovannämnda grunder har kommunerna i allmänhet inte fått ersättning för att t.ex. byggnader, upplag eller anordningar med tillhörande vatten-, avlopps-, värme-, o.dyl. ledningar i kommunens ägo, vilka det har varit nödvändigt att avlägsna från område, som upplåtits för vägändamål. Med stöd av ellagen har det dock varit möjligt att lyfta ersättning för kostnaderna förflyttning av

elektriska anordningar. I synnerhet i tätorter blir det ofta nödvändigt att flytta ovan uppräknade ledningar med anledning av vägbygge. Enligt prioriteringsprincipen borde väghållaren härvid ersätta kostnaderna för förflyttning av elledningarna.

Hänvisande till det ovan anförda och för att göra ersättningsförfarandet enhetligt i fråga om kostnaderna för förflyttning av olika elledningar, föreslår arbetsgruppen en sådan ändring i 67 § väglagen, att kommunen alltid äger rätt till ersättning för kostnaderna för flyttning av vattenavlopps-, värme- o.dyl. ledningar med anledning av anläggning av allmän väg och till ersättning för kommunen tillhörande byggnader, upplag och anordningar, som kvarblir på det upplåtta området.

Arbetsgruppen anser, att också bygdeväg i vissa fall bör få anläggas på stadsplaneområde. Detta skulle närmast komma i fråga, då trafiken på bygdevägen huvudsakligen härstammar från områden utanför kommunen, och då det med tanke på ett enhetligt nät av allmänna vägar vore motiverat. Då villkoren för trafikområde enligt 36 § byggnadslagen enligt arbetsgruppens åsikt innebär, att trafikområde inte kan avsättas för bygdeväg inom stadsplan, föreslår gruppen undersökning av möjligheterna att ändra byggnadslagstiftningen så, att denna olägenhet elimineras.