

Anders Norrback sv

Skriftligt spörsmål om lagstiftningens tillämpning på lokala vägar i allmän användning

Till riksdagens talman

Flera kommuner har under senare år omklassificerat vägar som länge fungerat som allmänt nyttjade lokala förbindelseleder till enskilda vägar. Ett exempel är Karleby, där sådana beslut fattades 2017 och 2022. Besluten fattades utan att vägarna trafikmässigt analyserades, trots att de i praktiken utgjort viktiga delar av den lokala trafikstrukturen under årtionden, till och med allt sedan vägarna byggdes.

Enligt den beskrivning som inkommit uppfattade kommunens beslutsfattare att omklassificeringen var lagstadgad, trots att lagen inte kräver en sådan generell privatisering av kommunala vägar. Följden blev att vägar som i praktiken utgör en del av tätortens och dess närområdets allmänna trafiknät lades över på privata aktörer. Detta skedde trots att dessa vägar används av ett stort antal trafikanter och ofta fungerar som länkar mellan detaljplaneområden eller mellan stadsnära landsbygdsområden och kommunens centrum. De trafikerar alltså på alldeles samma sätt som allmänna vägar. Kommunens beslut har medfört begränsningar i invånarnas rätt att röra sig fritt och skapat oklarheter i ansvaret för den lokala trafikmiljön.

Problematiken förstärks av att lagstiftningen saknar en tydlig kategori för "lokala allmänna vägar". I dag klassas vägar antingen som landsvägar, gator eller enskilda vägar, en indelning som inte motsvarar behoven i stadsnära landsbygdsområden eller i tätorternas utvecklingszoner. Följden blir att vägar som i praktiken betjänar ett brett användarunderlag kan klassas som enskilda, trots att det varken är funktionellt, administrativt eller juridiskt ändamålsenligt. Som enskilda vägar ska enligt definitionen av enskilda vägar betraktas endast vägar som betjänar en begränsad användargrupp, som kan identifieras, inte vägar som används av ett obegränsat antal icke-identifierbara vägtrafikanter.

I praktiken är det omöjligt för ett väglag att identifiera och debitera alla användare av en allmänt nyttjad enskild väg, eftersom dataskyddslagstiftningen inte tillåter registrering av ägarna till fordon som rör sig på vägarna. Samtidigt kan vägen inte stängas för allmänheten om den får kommunalt bidrag, även om detta bidrag endast täcker en bråkdel av de faktiska kostnaderna för vägunderhållet. Detta leder i praktiken till att vägen får karaktären av en allmän lokal väg utan finansieringsmöjligheter som motsvarar användningen. Samtidigt uppstår det stor ojämlikhet mellan kommuninvånarna, då de som råkar bo längs vägen får betala för underhåll och grundförbättring av en väg som ofta till övervägande del används av helt utomstående, som inte bidrar till kostnaderna. Även om kommunen med stöd av 6 § 2 mom. i lagen om enskilda vägar beviljas vägrätt för

Skriftligt spørgsmål SS 454/2025 rd

allmän trafik på vägen kvarstår ojämlikheten, eftersom de som bor längs vägen får betala både underhållet av vägen och administrationen av ett väglag, medan övriga kommuninvånare som använder vägen undgår dessa kostnader. En enskild väg har då omvandlats till en allmän väg för alla andra än vägdelägarna. Jämlikheten förutsätter dock att om en väg är i allmän användning, ska alla kommuninvånare behandlas på lika grunder när det gäller betalningsskyldighet. Även systematiken i lagen om enskilda vägar utgår från att kostnadsansvaret för väghållningen fördelar sig mellan de enskilda användarna av vägen i förhållande till hur mycket de använder den. Mot denna bakgrund är det inkonsekvent och står i strid med systematiken i lagen att det allmänna kan överta kostnadsansvaret för alla andras än vägdelägarnas väganvändning. Denna inkonsekvens har eventuellt inte observerats när lagen stiftades.

Det har också påpekats att nuvarande tolkning av lagstiftningen gör det närmast omöjligt att omvandla en enskild väg till landsväg, även i fall där trafikmängden på vägen är betydande. Detta följer av en tolkning som likställer sådana omklassificeringar med byggande av helt nya landsvägar och därmed kräver att vägen ska betjäna annat än lokal trafik. Detta innebär i praktiken att stadsnära vägar som främst används av boende, pendlare och vardagstrafik inte tillåts bli landsvägar.

Mot denna bakgrund finns det ett tydligt behov av att se över lagstiftningen för att klargöra ansvar, förbättra planering och skapa flexibla möjligheter att klassificera vägar enligt deras faktiska användning.

Med hänvisning till 27 § i riksdagens arbetsordning ställer jag följande spørgsmål till den minister som saken gäller:

Avser regeringen utreda hur lagstiftningen kan säkerställa att vägar som i praktiken betjänar ett brett allmänt användarunderlag inte av staten eller kommunen felaktigt klassas som enskilda vägar, och om en särskild kategori för lokala allmänna vägar bör införas,

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

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

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

Skriftligt spörsmål SS 454/2025 rd

Helsingfors 18.12.2025

Anders Norrback sv