

19.6.2019

Till kommun- och stadsstyrelserna
och samkommunernas styrelser

Vägtrafiklagen revideras, kommunerna bör förbereda sig på genomförandet av lagen

Vägtrafiklagen (729/2018) ersätter den tidigare lagen med samma namn från 1982. Den nya vägtrafiklagen träder i kraft 1.6.2020. I den reviderade lagen har man haft som mål att minska byråkratin och främja en smidig trafik och säkerhet samt att beakta miljöaspekter. Avsikten har varit att skapa förutsättningar för digitalisering och säker automatisering i trafiken och samtidigt luckra upp bestämmelser.

I detta cirkulär behandlas de viktigaste verkningarna av den nya vägtrafiklagen med tanke på kommunernas verksamhet och vad kommunerna behöver förbereda sig på.

Kommunikationsministeriet har inlett beredningen av statsrådets förordning i anslutning till vägtrafiklagen under våren 2019. Ministeriet har också inlett ett projekt, där det görs lagstiftningstekniska och andra preciseringar i lagen. Också dessa preciseringar avses träda i kraft 1.6.2020. Kommunförbundet informerar kommunerna då lagberedningen framskrider.

Vi ber er vidarebefordra cirkuläret åtminstone till följande i kommunen: ledningen för tekniska sektorn och de ansvariga för kommunens trafikplanering.

Som bilaga till cirkuläret finns en diaserie som preciserar och åskådliggör lagändringarna.

Tillämpning av vägtrafiklagen

Vägtrafiklagen tillämpas på vägar. Med en väg avses en landsväg, gata, enskild väg, snöskoterled eller något annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik.

Ett område som är avsett för allmän trafik eller som allmänt används för trafik kan vara antingen ett allmänt eller ett privat område. När det gäller att definiera ett område som är avsett för allmän trafik är områdets ursprungliga användningsändamål avgörande, dvs. huruvida området, då det bildades, har varit avsett för färdsl för en allmän oavgränsad personkrets.

När det gäller att definiera ett område som allmänt används för trafik bedöms huruvida trafiken på området kan karaktäriseras som allmän trafik. Det väsentliga när man ska definiera ett område som är avsett för allmän trafik och ett område som allmänt används för trafik, är huruvida området är öppet för allmän trafik, dvs. om den personkrets som har tillträde till området har begränsats med konkreta medel. Begreppen område som är avsett för allmän trafik och område som allmänt används för trafik har preciserats i rättspraxis.

Om ett område ursprungligen har bildats med tanke på en viss person eller en avgränsad personkrets eller för ett visst syfte, tillämpas inte vägtrafiklagen på området, om området används i enlighet med sitt syfte. Ett område kan emellertid till följd av att dess användning förändras bli ett område som allmänt används för trafik. I detta fall blir både områdets ursprungliga användningsändamål och dess faktiska användning föremål för bedömning samtidigt. Det anses inte vara fråga om ett område som allmänt används för trafik då dess användarkrets har begränsats till en viss grupp.

Högsta domstolen har i sitt avgörande HD:1990:6 konstaterat att en väg som används bara av en avgränsad personkrets och som inte heller är avsedd för annan trafik inte ska betraktas som ett område avsett för allmän trafik eller som ett område som allmänt används för trafik. Avgörandet berörde ett fall där en väg började från gårdsplanen till en sommarstuga och ledde till gårdsplanen till en lantgård belägen på 200 meters avstånd. Också avstängda fabriksområden har i rättspraxis av hävd ansetts falla utanför vägtrafiklagens tillämpningsområde. I högsta domstolens avgörandepraxis har inte heller ett garnisonsområde till vilket tillträde är tillåtet bara med passertillstånd eller i ett noggrant angivet syfte betraktats som väg. I rättspraxis har dessutom gårdsområden både kring egnahemshus och kring flervåningshus betraktats som andra områden än vägar.

Högsta domstolen har ansett att bl.a. en servicestations gårdsplan är ett område som är avsett för allmän trafik, även då det är fråga om ett privat område. Vid bedömningen av liknande områden som är avsedda för allmänheten eller kunder har det ansetts att den kundbetjäning som tillhandahålls t.ex. vid en servicestation, i ett varuhus eller av ett ämbetsverk påverkar områdets karaktär så att det anses vara fråga om ett område som är avsett för allmän trafik och som är tillgängligt för allmänheten.

Uppsättande av trafikanordningar och anhållan om kommunens samtycke

Bestämmelserna i 71 § i vägtrafiklagen motsvarar i huvudsak nuläget. Enligt paragrafens 1 mom. uppsätts trafikanordningar på landsvägar av vägghållaren och på gator och på andra av kommunen förvaltade vägar av kommunen. På andra än ovan nämnda vägområden uppsätts trafikanordningar av vägghållaren, men först efter att denne fått kommunens samtycke till det. Vägghållaren är i dessa fall en vägdelägare eller ägare eller innehavare av en fastighet till vilken vägen hör. Med uppsättning avses både förvaltningsbeslutet och den fysiska uppsättningen av trafikanordningar.

Uppsättandet av trafikanordningar innebär sådan utövning av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen. En trafikanordning förpliktar, ålägger eller anvisar vägtrafikanterna att göra något på vägen. En enskild vägghållare ska fortsättningsvis skaffa samtycke av kommunen för uppsättande av en trafikanordning.

Om en enskild vägghållare (för fastighet eller enskild väg) vill sätta upp en trafikanordning enligt vägtrafiklagen bör vägghållaren ansöka om kommunens samtycke till detta. Ärenden som gäller samtycke inleds i kommunen på ansökan och på givandet av samtycke tillämpas förvaltningslagen. Kommunen bör fatta ett förvaltningsbeslut om samtycke. Till beslutet fogas en anvisning om omprövningsbegäran (vägtrafiklagen 193 §). Den enskilda vägghållaren ansvarar för att ett ärende om samtycke anhängiggörs. Kommunen har inte någon allmän tillsynsskyldighet när det gäller iakttagandet av vägtrafiklagen.

Då kommunen ger sitt samtycke bör den beakta att trafikanordningen är korrekt och att den är ändamålsenlig med tanke på en säker användning av vägen.

Enligt paragrafens 2 mom. behöver en enskild vägghållare inte skaffa samtycke av kommunen för uppsättande av tillfälliga trafikanordningar som behövs på grund av arbete som utförs på eller invid vägen. Det är i dessa fall fråga om situationer som är så exceptionella eller brådskande att det inte är möjligt att skaffa ett samtycke. Ifall situationen blir mer varaktig, ska den enskilda vägghållaren skaffa samtycke.

I lagens 2 mom. föreskrivs det dessutom att kommunen får ta ut en avgift för de kostnader som behandlingen av det samtycke till en trafikanordning som avses i 1 mom. 3 punkten medför. Det finns skäl för kommunen att fatta beslut om taxa i enlighet med kommunallagen, på samma sätt som kommunen har beslutat om taxa till exempel för behandling av bygglov och övriga åtgärder inom byggnadstillsynen. Grunderna och fastställandet bör framställas i beslutet om taxa. Avgifterna eller avgiftsklasserna fastställs i proportion till den arbetsmängd som samtyckesförfarandet medför, till exempel klara fall och fall som kräver besök i terrängen och/eller förhandlingar. Det kan också löna sig att inkludera faktureringskostnader och andra administrativa kostnader samt kostnader för informationssystem i avgiften. Fullmäktige kan i förvaltningsstadgan delegera sin beslutanderätt om kommunens beslut om samtycke och fastställandet av avgift till tjänsteinnehavare, om detta inte redan har gjorts (91 § i kommunallagen).

Enligt paragrafens 1 mom. ska en trafikanordning uppsättas av väghållaren. Kommunen kan utarbeta en kundavisning för dem som ansöker om samtycke. I kundavisningen anges de ärenden som den sökande bör sköta. Det är på den sökandes ansvar att sätta trafikanordningen på plats och sköta underhållet av den. Den sökande ansvarar också för att trafikanordningen är uppdaterad och korrekt, även om förhållandena eller situationen skulle förändras. I kundavisningen är det också bra att ange om det är den sökande eller kommunen som lämnar in uppgifter om trafikanordningen till Trafikledsverket. Dessutom är det bra att i kundavisningen ge information om hur behandlingsavgiften bestäms och ange de handlingar och planer som den sökande bör foga till ansökan. Här bör noteras att myndigheten har rådgivningsskyldighet, men det är inte den beslutsfattande myndighetens uppgift att agera planeringskonsult. Enskilda aktörer kan anlita sakkunnigtjänster i planeringen av regleringen av trafiken, vilket också kommunerna gör.

Enligt paragrafens 3 mom. ska väghållarens beslut som avses i 1 mom. 1–3 punkten tillställas Trafikledsverket så att uppgifter om trafikanordningen kan registreras i informationssystemet. I systemet är det möjligt att registrera uppgifter förutom om trafikanordningen även t.ex. om dess geografiska information. Enligt lagen kan Trafikledsverket meddela närmare föreskrifter om vilken slags information som ska förmedlas till Trafikledsverket, och på vilket sätt och i vilket format detta ska göras. Verket bereder som bäst föreskrifter om detta. Kravet att lämna uppgifter gäller beslut som fattats efter att lagen trätt i kraft och skyldigheten träder alltså inte i kraft retroaktivt.

Någon övergångstid för inlämnandet av uppgifter om trafikanordningar har inte angetts i lagen. Kommunförbundet har föreslagit för Kommunikationsministeriet att en övergångsperiod införs för bestämmelsen om inlämnande av uppgifter i samband med att den nya vägtrafiklagen kompletteras. Kommunernas möjligheter och resurser för att meddela geografisk information och andra uppgifter om trafikanordningar är mycket begränsade i dagsläget. Det är viktigt att Trafikledsverket utarbetar de mer detaljerade föreskrifterna i samarbete med kommunerna, så att sättet att lämna uppgifter blir kostnadseffektivt, ger mervärde och lämpar sig för alla väghållare. Trafikledsverket har inlett samråd i frågan i samarbete med bl.a. Kommunförbundet. Samtidigt bör man tillsammans fastställa en tidtabell för intelligent leverans och förmedling av trafikanordningarnas data. I något skede bör man göra det möjligt att erbjuda information från väghållarens informationstjänst via gränssnitt. Kommunernas mål är att effektivisera sin verksamhet och slippa arbetet med att manuellt sända in uppgifter till statens separata register eller andra aktörer. Smidig och intelligent dataleverans bidrar också till att uppgifterna är heltäckande och aktuella. Huvudprincipen för förmedlingen av data bör vara att varje väghållare ansvarar för att den egna informationen förs in i eller erbjuds systemet, såvida man inte kommer överens om något annat.

I den nya vägtrafiklagen har kommunens skyldighet att begära utlåtande av polisen för uppsättande av en trafikanordning slopats. Även om skyldigheten inte längre kommer att gälla, kan kommunen om den så önskar bereda polisen tillfälle att ge ett utlåtande i ärendet.

Polisen eller väghållaren får avlägsna en trafikanordning som uppsatts i strid med vägtrafiklagen.

Förbud i fråga om stannande och parkering

Enligt 37 § 4 mom. i vägtrafiklagen får även ett annat fordon än en cykel eller moped, med iakttagande av särskild försiktighet, kortvarigt stannas på gångbanan eller cykelbanan för på- eller avstigning eller för på- eller avlastning, om det inte i närheten finns någon annan för stannande lämpad plats och stannandet motiveras av tvingande skäl. Utskottet har i sina motiveringar ansett att nämnda bestämmelse är nödvändig i dagsläget, bland annat för att möjliggöra på- eller avlastning av gods. I den fortsatta planeringen av gatuinfrastrukturen bör man beakta dessa behov så att parkering på gångbanor krävs så sällan som möjligt. Utskottet uppmanar kommunerna att planera fungerande arrangemang för lastning m.m., i synnerhet när det gäller nya bostadsområden.

Den nya vägtrafiklagens 38 § innehåller inte det förbud att parkera på ett privat område utan tillstånd av fastighetens ägare eller innehavare som ingick i den tidigare lagen. Vägtrafiklagen tillämpas på vägar och i rättspraxis har bland annat gårdar både kring egna hemshus och kring flervåningshus betraktats som andra områden än vägar. På privata områden avsedda för allmän trafik (t.ex. servicestation, varuhus eller ämbetsverks gårdar) kan fastighetsägarna

efter att de fått kommunens samtycke märka ut de områden med trafikmärken, där man inte vill tillåta parkering.

Parkeringstidens början

Bestämmelser om parkeringstidens början ingår i 40 §. Om den maximala parkeringstiden har begränsats med vägmärket H19 enligt vägtrafiklagens bilaga 3.8, ska den som parkerar ange parkeringstidens början på ett tydligt och väl synligt sätt. Varken i lagen eller i lagmotiveringen anges dock närmare vad som avses med ett tydligt och väl synligt sätt. Parkeringstidens början kan också ha angetts på papper med penna, vilket kan medföra tolkningsproblem. Kommunförbundet har framfört för Kommunikationsministeriet att man i kompletteringen av vägtrafiklagen bör ange mer detaljerat vad som avses med uttrycket ett tydligt och väl synligt sätt för markering av parkeringstidens början.

Som parkeringstidens början ska anges den tid då fordonet parkeras. Som parkeringstidens början får även anges den närmast följande hel- eller halvtimmen från det att fordonet parkerades, beroende på vilken tidpunkt som är tidigare. Skyldigheten att ange parkeringstidens början gäller andra motordrivna fordon än mopeder och motorcyklar. Tidsbegränsning för parkering som gäller alla fordon anges med en tillägsskylt.

Förvaring av fordon på väg

I vägtrafiklagens 42 § sägs att fordon som inte faktiskt används i trafiken får inte lämnas, förvaras eller läggas upp i lager på en väg. Paragrafen motsvarar 28 § i den gällande vägtrafiklagen, som togs in i lagen i samband med skrotfordonslagstiftningen år 2008. Högsta förvaltningsdomstolen har i sitt avgörande (HFD:2015:119) ansett att "som inte faktiskt används i trafiken" avser en situation där man uppenbarligen inte längre har för avsikt att använda fordonet i trafik i det ursprungliga avseendet. Att ett fordon är uppenbart permanent ur trafik eller inte faktiskt används framgår bl.a. av hur lång tid fordonet stått på platsen, hur olämpligt det är för trafik, eventuell annan användning (t.ex. som förråd), att fordonet är oregistrerat, obesiktat eller oförsäkrat, att skatt inte har betalats samt delarnas skick eller att delar saknas. Kommunförbundet har framfört för Kommunikationsministeriet att det, med tanke på en enhetlig tolkning, finns skäl att i samband med kompletteringen av vägtrafiklagen fastställa de kriterier enligt vilka förutsättningarna för tillämpningen av paragrafen kan anses vara uppfyllda.

Markering av dubbelriktade cykelbanor

Nytt i den kommande vägtrafiklagen är att dubbelriktade cykelbanor ska anges med tillägsskylt H23.2 eller H9.1. Samma krav gäller för märkena D6 (kombinerad cykel- och gångbana) samt D7 (cykelbana och gångbana som löper parallellt). I lagen har det inte angetts någon övergångsperiod för utmärkning av dubbelriktade cykelbanor, utan tillägsskyltar bör vara på plats då lagen träder i kraft, 1.6.2020. Tillägsskylten (863) enligt den tidigare lagen lämpar sig också som tillägsskylt, med beaktande av att användningstiden enligt den nya lagen går ut 2030.

Också i anslutning till märkena B5 (väjningsplikt i korsning) och B6 (obligatoriskt att stanna) bör en tillägsskylt H23.1 omedelbart efter att lagen trätt i kraft sättas upp för att uppmärksamma bilisterna på en korsande dubbelriktad cykelbana. Formuleringen för tillägsskylten H23.1 är i dagsläget "kan anges", men enligt Kommunikationsministeriet är avsikten att formuleringen ska ändras i samband med preciseringen av uppgifterna i vägtrafiklagen till "anges", vilket innebär att också den blir förpliktande.

Kommunförbundet har föreslagit för Kommunikationsministeriet att en tilläggstid på 3 år fastställs i samband med kompletteringen av vägtrafiklagen för uppsättning av tillägsskyltar för dubbelriktade cykelbanor. Det här skulle ge kommunerna mer flexibilitet då de planerar och prioriterar sina många uppgifter i samband med verkställigheten av vägtrafiklagen. Då kan också arbetsmängden och kostnaderna som krävs för uppfyllandet av de nya kraven fördelas på flera år.

Markering av en enkelriktad cykelbana då en cykel- och gångbana löper parallellt

Med tanke på tydligheten skulle det behövas gemensamma riktlinjer och enhetlig praxis på riksnivå när det gäller markering av en enkelriktad cykelbana vid en cykel- och gångbana som löper parallellt. Det här blir allt viktigare då kommunerna börjar förverkliga enkelriktade cykelvägnät. Om gång och cykling avskildes konstruktionsmässigt skulle det göra situationen klarare, men ofta finns det så lite rum att tillgå, att man måste måla en markering mellan dessa. Då är det viktigt att gångbanan och cykelbanan anges med åtminstone vägmärken (med symboler för gångbana och cykelbana) och cykelbanan markeras med en pil som visar rätt färdriktning för cyklisterna. Utöver dessa kan man använda märken i mindre format för förbjuden körriktning, vilket gör det tydligt också vintertid i vilken riktning man får köra på cykelbanan. Det finns skäl att markera en gångbana så att märket kan läsas från bägge hållen. Det uttrycker att gångbanan bredvid en cykelbana är dubbelriktad. Om det är möjligt att konstruktionsmässigt avskilja banorna bör cykelbanan märkas ut enbart som cykelbana (trafikmärke D5) och inte som parallell cykel- och gångbana (trafikmärke D7).

Tvärgående vägmärkingar och fortsättning på cykelbana

Bestämmelser om tvärgående vägmärkingar finns i 86 §. Bilder på tvärgående märkingar och dess syfte och placering anges i bilaga 4.2 till lagen. Fortsättning på cykelbana (vägmärking L4) används endast om väjningsplikten mot dem som korsar körbanan har angetts med vägmärket B5, B6 eller B7. Fortsättning på cykelbana markeras också vid en sådan plats för korsning av körbanan som styrs med trafikljus. Enligt Kommunikationsministeriet kommer detta att klargöras i samband med vägtrafikförordningen. Vägmärkingen fortsättning på cykelbana ska inom två år från ikraftträdandet av lagen markeras på det sätt som föreskrivs (bilaga 4.2).

Princip för tillämpning av väjningspliktsmärke på gångbanor och gårdsgator

Enligt den gällande vägtrafiklagen kan väjningsplikt för en korsande gata på en gångbana och gårdsgata anges med väjningspliktsmärke. I den nya lagen är det tänkt att praxisen ska gälla endast för cykelbanor. Däremot, när det gäller gångbanor och gårdsgator, har väjningspliktsmärket inkluderats i märken som anger gångbana och gårdsgata. Kommunförbundet har föreslagit för Kommunikationsministeriet att väjningsreglerna för gångbana, gårdsgata och cykelbana bör vara enhetliga också i den nya lagen. Markering med ett väjningspliktsmärke för en korsande gata är med tanke på både bilförare och cyklister ett tydligare markeringsätt än att märket inkluderas i trafikmärken för gångbana och gårdsgata.

Vägtrafiklagens ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Bestämmelser om lagens ikraftträdande och övergångsbestämmelser finns i lagens 7 kapitel.

Färgen på spärrlinjerna mellan körriktningarna byts från gul till vit. Utskottet anser att det också i Finland är ändamålsenligt att övergå till internationell praxis. En spärrlinje ska inom tre år från ikraftträdandet av denna lag markeras på det sätt som anges i bilaga 4.1 till vägtrafiklagen. Även om det i lagen föreskrivs om relativt långa övergångsperioder och ändringarna medför kostnader för väghållarna, anser utskottet det viktigt att ändringarna genomförs i relativt snabb takt bland annat för enhetlighetens skull.

Vägmärkingen fortsättning på cykelbana ska inom två år från ikraftträdandet av vägtrafiklagen markeras på det sätt som anges i bilaga 4.2.

Vägmärken enligt vägtrafikförordningen (182/1982) får användas i 10 år efter ikraftträdandet av denna lag, dock så att vägmärkena i bilaga 3.3, C12 (cykelåkning och körning med moped förbjudna) och C15 (gångtrafik, cykelåkning och körning med moped förbjudna) ska tas i bruk när denna lag träder i kraft.

Vägmarkeringarna enligt vägtrafikförordningen får användas i sju år efter ikraftträdandet av denna lag.

Närmare upplysningar

Hanna Kemppainen, sakkunnig i samhällsteknik, tfn 050 336 5084 och Johanna Vilkuna, trafiksakkunnig, tfn 040 869 7836. E-postadresser: foramn.efternamn@kommunforbundet.fi.

FINLANDS KOMMUNFÖRBUND

Timo Reina
Vice verkställande direktör

Jarkko Huovinen
Direktör, Regioner och samhällen

Bilaga Vägtrafiklagen revideras, kommunerna bör förbereda sig på genomförandet
Kompletterande diaserie till Kommunförbundets cirkulär