

LANTMÄTERIVERKET'S PUBLIKATIONER NR 120

Vägenhetsberäkning för enskilda vägar 2023

ISBN 978-951-48-0290-4
ISSN 1799-2133 (webbpublikation PDF)

Vägenhetsberäkning för enskilda vägar
Lantmäteriverkets publikationer nr 120

Utgivare
Lantmäteriverket
Semaforbron 12 C
PB 84
00521 Helsingfors
029 530 1100 (telefonväxel)

Innehållsförteckning

1 SAMMANDRAG	4
2 VÄGENHETSBERÄKNING	6
2.1 Grunder	6
2.2 Vaghållning	10
2.3 Vägenhetsberäkningen i praktiken	11
3 VIKTTAL	13
3.1 Bostad (A)	13
3.2 Fritidsbostad (V)	16
3.3 Jordbruk	20
3.3.1 Åker (P)	20
3.3.2 Trafik till en produktionscentral inom jordbruk	22
3.4 Skog (M)	24
3.4.1 Faktorer som påverkar beräkningen	25
3.5 Övrig trafik	26
3.5.1 Företagsverksamhet och andra användare av en väg	27
3.5.2 Trafik som betjänar flera vägdelägare	29
3.5.3 Trafik till naturskyddsområden	30
3.5.4 Hästtrafik	32
3.6 Småskalig trafik i vissa fall	33
4 BRUKSAVGIFTER	34
4.1 Bruksavgift för gruskörning	34
4.2 Den bruksavgift som fastställs en mjölkbil	35
4.3 Bruksavgift som fastställs för specialanvändning	35
4.4 Bruksavgift för distributionsbolag	37
5 SPECIALSITUATIONER	38
5.1 Vägavsnitt av olika nivåer	38
5.2 Genomfartsvägar	39
5.3 Specialfrågor inom vaghållning	40
5.3.1 Retroaktiva kostnader för byggande av väg	40
5.3.2 Allmän trafik, kommun och/eller stat som vägdelägare	41

1 SAMMANDRAG

För att underlätta sammanställningen av vägenhetsberäkningarna har genomsnittliga vikttal för olika trafikslag räknats ut i publikationen Vägenhetsberäkning för enskilda vägar. Principen för beräkning av alla färdigräknade vikttal är densamma. Vikttalet består av produkten av antalet resor och fordonets vikt. I de färdigräknade vikttalen ingår olika fordon och de körvänder som utförts med dessa på årsnivå. Vikttalet omfattar tur- och returreSOR. Vikttalet beskriver den genomsnittliga totalvikten (ton) för varje trafikslag per år. I fråga om åker och skog beaktas arealen när det slutliga vikttalet räknas ut.

Trafikslag	Vikttal (t)
Bostad (A)	1700
Fritidsbostad (V) • Åretruntbostad • Sommarstuga • Semesterstuga	1300 750 350
Skog (M) • Område 1 • Område 2 • Område 3 • Område 4 • Område 5	(t/ha) 21 18 11 7 3
Åker (P) • Växtodling • Nötkreatur	60 130

Tabell 1: Transportslag och vikttal
Områdesindelningen av skog, [karta](#).

Övrig trafik (Övrig)

Övrig trafik är all annan trafik som avviker från normal trafik som beror på normalt boende, fritidsboende, jord- och skogsbruk samt trafik som beror på olika former av företagsverksamhet.

Vikten av den årliga övriga trafiken beräknas enligt följande formel:

$$\text{Vikttal} = A * B + C$$

A antalet resor per år (både tur- och returreSA)

B vikten på det fordon som används i trafiken i fråga

C den nyttolast som transporteras per år, en ringa vikt behöver inte beaktas

Vid beräkning av övrig trafik används 1,5 ton för personbilar och 2,5 ton för paketbilar som genomsnittliga vikttal. För andra fordon används vid behov tomvikten och vikten på ett lastat fordon.

Typ av fordon	Tomvikt (t)	Maximal totalvikt (t)
Personbil	1,5	
Paketbil	2,5	
Bussar		
• 2-axlad	10*	19,5*
• 3-axlad	12	28
Lastbilar		
• 2-axlad	10*	18*
• 3-axlad	12	28
• 4-axlad	15	35
• 5-axlad	17	42
Tunga fordonskombinationert		
• 4-axlad	16	36
• 5-axlad	18	44
• 6-axlad	19	53
• 7-axlad	20	60
• 8-axlad	21	68
• 9 eller fler axlar	22	76
Traktor och släpvagn		
• 3-axlad		36
• 4 eller fler axlar		44

Tabell 2: Uppgifter om vikterna för de viktigaste fordonstyperna som behövs för bedömningen av den övriga trafiken.

Anmärkningar om tabellen:

*) Vikterna på bussar och lastbilar kan också vara mindre än 10 ton.

**) Tabellen visar maximivikten enligt vägtrafiklagen för en kombination av traktor och släpvagn. Kombinationens tomvikt varierar mycket, vilket gör att den genomsnittliga vikten för kombinationen inte bestäms. En kombinations vikt regleras också av 120 § i vägtrafiklagen, enligt vilken en släpvagn kan väga högst tre gånger tyngre än traktorn.

2 VÄGENHETSBERÄKNING

Enligt 35 § i lagen om enskilda vägar ska väghållningsskyldigheten fördelas mellan vägdelägarna enligt den nytta som vägen anses medföra för varje delägare.

Nytan av vägen kan bestämmas utifrån användningen av vägen. I vägenhetsberäkningen bestäms användningen av vägen skilt för varje vägdelägare. När vägdelägarnas användning av vägen utretts, får man reda på alla vägdelägares proportionella andelar av hela enskilda vägens vägenheter.

Vägenhetsberäkningen för en enskild väg är ett värderingsuppdrag som kan grunda sig på genomsnittliga normer och riktgivande anvisningar. De ska i enskilda fall tillämpas enligt prövning och med beaktande av omständigheterna i det objekt som värderas. I vägenhetsberäkningen är det viktigaste att de enheter som bestäms står i rätt proportion till varandra.

Vägenhetsberäkningen enligt denna publikation baserar sig på varje vägdelägares uppskattning av användningen av vägen per trafikslag, riktvärden för vikttalen och beaktande av den avlagda resan. Detta gör det möjligt att uppskatta vägdelägarnas väganvändning och vägdelägarnas relativa andelar av utgifterna för hela den enskilda vägen.

2.1 Grunder

Vägenhetsberäkning baserar sig på en bedömning av en vägdelägares förflyttning på en enskild väg. De avlagda resorna, fordonen och markarealerna är väsentliga uppgifter för vägenhetsberäkningen.

Resa (km)

Med resa avses en vägdelägares enkelriktade resa för att förflytta sig på en väg som är föremål för enhetsberäkning. Den noggrannhet som krävs för att bestämma en resa är 10 meter. Kartapplikationerna ger även mer exakta resor, men ingen mer detaljerad presentation behövs. I vägenhetsberäkningen anges resor i kilometer med decimaler (till exempel 0,36 km).

Bild 1. Resans längd i kilometer (km).



Areal (hektar)

Området för en gårdsbruksenhet som ingår i en enskild vägs nyttoområde anges i hektar (ha). Den noggrannhet som krävs för att bestämma arealen är 0,1 ha. I skogsområden som är större än 30 ha räcker det med en noggrannhet på 1 ha. Kartapplikationer och geodatamaterial ger också närmare arealer, men en närmare redogörelse behövs inte.



Bild 2. Areal i hektar.

Nyttoområde

Med nyttoområdet (verkningsområde) för en enskild väg avses i vägenhetsberäkningen den helhet av de fastigheter som behöver vägen. Fastigheten kan helt eller delvis finnas inom en vägs nyttoområde.

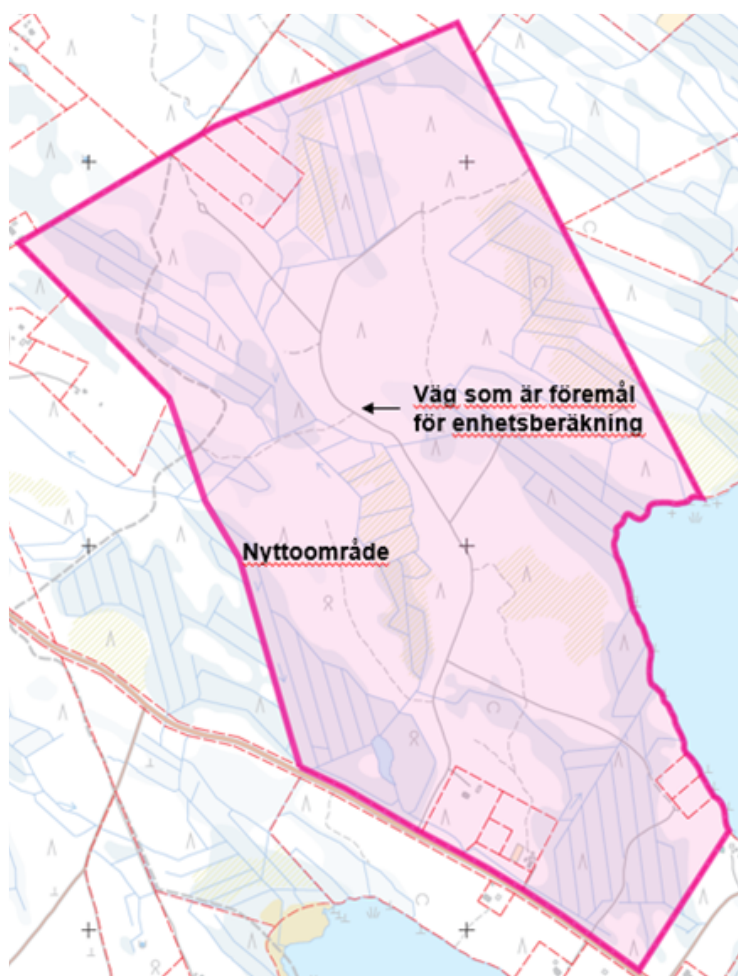


Bild 3. Nyttoområdet för enskild väg

Vikter för fordon(t)

Vikterna på fordonen uppges i ton (t). För person- och paketbilar används genomsnittliga vikter oberoende av hur de lastats. För andra fordon används tomvikten och dessutom beaktas nyttolasten. För övriga fordon finns det skäl att använda också den rätta vikten. Om rätt vikt inte kan fastställas med rimliga metoder, kan tabellvärden användas. För övriga fordon, se sammanfattningen i tabell 2.

Fordon	Vikt (t)
Personbil	1,5
Paketbil	2,5

Vikttal (t)

För att beskriva användningen av en väg har vikttal räknats färdigt för de vanligaste trafikslagen.

Vikttalet består av produkten av antalet resor och fordonets vikt. I de färdigräknade vikttalen ingår olika fordon och de körvänder som utförts med dessa på årsnivå. Vikttalet beskriver den genomsnittliga totalvikten (ton) för varje trafikslag per år. I fråga om åker och skog beaktas arealen när det slutliga vikttalet räknas ut.

För bostäder, fritidsbostäder, skog och åkerodling har vikttal räknats färdigt. För den övriga trafiken ska vikttalet räknas från fall till fall. Om vägen används för både tur- och returren, ska tur- och returren beaktas för att få vikttalet. I de färdigräknade vikttalen har man beaktat tur- och returren.

Vikttalet beskriver vägdeläggarens trafikvolym och vikt i förhållande till övriga vägdeläggarens trafik. Läs mer om vikttalen i avsnitt 3.

Exempel på beräkning av vikttalet i övrig trafik.

Exempel 1: Vikttal – övrig trafik.

En vägdeläggare använder en enskild väg med personbil för att åka till en båthamn 15 gånger om året.

Vikttal: 2 (tur och retur) x 15 besök x 1,5 t/besök = 45 ton

Exempel 2: Vikttal – övrig trafik.

En vägdeläggare transporterar årligen cirka 250 lösa kubikmeter (l-m³) grus från en grustäkt på en väg. En lös kubikmeter väger omkring 1,5 ton (t). För transporten används en 3-axlad lastbil med en laststorlek på 16 ton, en tomvikt på 12 ton och en totalvikt på 28 ton.

Grusvikt: 250 l-m³ x 1,5 t = 375 t

Antalet laster: 375 t / 16 t / st = 23 st.

Lastbilsvikt: $2 \text{ (tur och retur)} \times 23 \text{ st.} \times 12 \text{ t / st.} = 552 \text{ t}$

Totalvikt sammanlagt: $375 \text{ t} + 552 \text{ t} = 927 \text{ t}$

Korrigeringsfaktor

Vid vägenhetsberäkningen är det möjligt att använda en korrigeringsfaktor för att få ett rättvisare slutresultat, om vägdelägarers trafik väsentligt avviker från motsvarande trafik för andra motsvarande vägdelägare. Vid bedömning av en avvikelse i trafikvolymen, görs granskningen under en period av flera år. Användning av korrigeringsfaktorn ska alltid övervägas från fall till fall. I trafiken till en åker kan korrigeringsfaktor användas genom att åkerbrukets produktionsinriktning korrigeras.

Vägenheter (tkm)

När totalvikten på vägdelägarers årliga trafik multipliceras med vägdelägarers resa, fås vägdelägarers tonkilometer. Antalet tonkilometer utgör samtidigt även vägenhetsantalet för en vägdelägare.

Exempel 3: Från vikttal till vägenhet

Vägdelägaren i exempel 1 använder 1,2 km av en enskild väg för att åka till en båtplats.

Vägenheter: $45 \text{ t} \times 1,2 \text{ km} = 54 \text{ tkm}$

Exempel 4: Från vikttal till vägenhet

En vägdelägare har en bostad vid en enskild väg. Avståndet till bostaden är 0,75 km.

Vägdelägarernas vägenheter är $1\,700 \text{ t} \times 0,75 \text{ km} = 1\,275 \text{ tkm}$

Genom att räkna samman alla vägdelägarers vägenheter fås det gemensamma vägenhetsantalet för hela vägen. När det sammanlagda antalet enheter är känt, kan varje vägdelägarers proportionella andelar av hela antalet vägenheter bestämmas.

Vägavgifter

En vägdelägarers slutliga vägavgift fås när de vägenheter som fastställts för delägaren multipliceras med priset för en vägenhet som väglaget beslutat eller när den avgift som fastställs i väglagets budget fördelas mellan vägdelägarerna i förhållande till deras vägenheter.

Exempel 5:

En vägdelägarers vägenhetsantal är 1 275, medan det totala antalet vägenheter är 12 500. Med vägavgifter insamlas sammanlagt 1 500 € av vägdelägarerna. Väglaget har beslutat att priset på enheten är 0,12 €/enhet. Vägdelägarers andel av vägavgifterna är 153 €.

Grundavgift

Vid väglagets stämma är det möjligt att besluta att vägavgiften utöver den avgift som fastställts på basis av vägenheterna omfattar en grundavgift som är lika stor för alla vägdelägare och som täcker högst de direkta förvaltningskostnaderna för väglaget (till exempel mötes- och faktureringskostnader och väglagets bokföring).

Exempel 6:

En vägdelägare kan ha flera olika fastigheter inom en vägs nyttoområde. Grundavgiften är specifik för varje vägdelägare. Principen är att det finns lika många grundavgifter som det antal räkningar som sänds från väglaget till vägdelägarna.

Exempel 7:

En vägdelägare har flera fastigheter, varav en del har åkrar som är arrenderade. Utarrenderingen påverkar inte bestämmandet av grundavgiften. Utgångspunkten är att fakturan/fakturorna sänds till fastighetens ägare. Ägaren och arrendatorn kommer överens om betalningen sinsemellan.

Exempel 8:

En vägdelägare utgörs av ett bostadsaktiebolag som äger en fastighet. Ett radhus har byggts på fastigheten. Räkningen till bostadsaktiebolaget, en grundavgift.

Exempel 9:

En fastighet som är helt uthyrd (hyrestomt) och har en bostad uppförd på den. I regel faktureras en grundavgift av innehavaren av arrenderätten. Om även fastighetsägaren vill företräda sig själv vid väglagets möten (även om det inte finns trafik och enheter), sänds grundavgiften också till fastighetsägaren, eftersom detta medför administrativa kostnader.

Bruksavgift

För tillfällig och sporadisk användning av en väg kan en bruksavgift påföras. Värderingen av bruksavgiften behandlas i avsnitt 4.

2.2 Väghållning

Väghållning avser byggande och underhåll av en väg. Med byggande av väg avses byggande av en ny väg och flyttning (uträtning), breddning eller annan förbättring av en redan befintlig väg. Annan förbättring är åtgärder för att avhjälpa skador eller förbättra vägkonstruktionen, till exempel:

- reparation av större tjälskador och översvämningsskador
- förnyelse eller reparation av broar och större trummor
- förbättring av vägens bärighet och samtidigt förbättring av dräneringen av vägen
- skärningar, invallningar

Vägunderhåll utgörs av de åtgärder med vilka vägen hålls i dess nuvarande skick, det vill säga att vägen återställs efter förslitning till följd av trafiken. I underhåll ingår även vinterunderhåll. Enligt 24 § i lagen om enskilda vägar ska en väg hållas i sådant skick som vägdelägarnas transportbehov förutsätter. Om vägen eller en vägdel inte är nödvändig för någon av vägdelägarna under vintern, behöver den inte plogas. En väg måste dock hållas i

trafikerbart skick även på vintern till den fastighet som finns längst bort och som används året runt.

För fördelningen av kostnaderna för vägen uppgörs en vägenhetsberäkning. Vid uppgörandet av vägenhetsberäkningen förekommer ingen skillnad i fråga om underhåll och byggande, utan de görs utifrån samma grunder. Vägenhetsberäkningen kan i fråga om byggande också vara annorlunda än den beräkning med vilken kostnaderna för underhållet fördelas mellan vägdelägarna. En separat beräkning av byggandet blir aktuell bland annat i projekt som berör endast en del av vägen.

2.3 Vägenhetsberäkningen i praktiken

Vägenhetsberäkningen görs vanligtvis med ett datorprogram, men den kan också utarbetas informellt på något annat sätt. Det viktigaste är att beräkningen visar de viktigaste frågorna (se listan nedan).

Grunden för vägenhetsberäkningen av väghållningskostnaderna är vägdelägarans användning av vägen. Väghållningen sköts för gemensam räkning och alla vägdelägare deltar i kostnaderna i enlighet med sina vägenheter.

De särskilda kostnader som föranleds av förbättring av ett enskilt vägavsnitt, till exempel flyttning av vägen eller byggande av större trumma eller bro, kan fördelas genom att öka betalningsandelen för den vägdelägare som drar nytta av förbättringen.

Vägdelägare

Väganvändningsenhet

- Fastighetsbeteckning och namn

Trafikslag

- Fastighetsvis och
- skiftesvis (A,V,M,P och Övriga)

Vikttal (enligt avsnitt 3)

Använd resa (km)

Korrigeringsfaktor

Antalet enheter per trafikslag i nyttoområdet (km, ha)

Vägdelägarans slutliga tonkilometer (vägenheter)

Vägenhetsberäkningen ska redogöra för följande ärenden:

I 41 § i lagen om enskilda vägar föreskrivs de uppgifter som ska framgå av debiteringslängden. Debiteringslängden baserar sig på uppgifterna i vägenhetsberäkningen.

Stegvis beräkning av vägenheter

Uppgörande av en vägenhetsberäkning omfattar insamling av utgångsdata om användningen av vägdelägarnas väg och uppgörande av den egentliga beräkningen. Figur 4 visar grovt hur vägenheterna ska beräknas steg för steg.

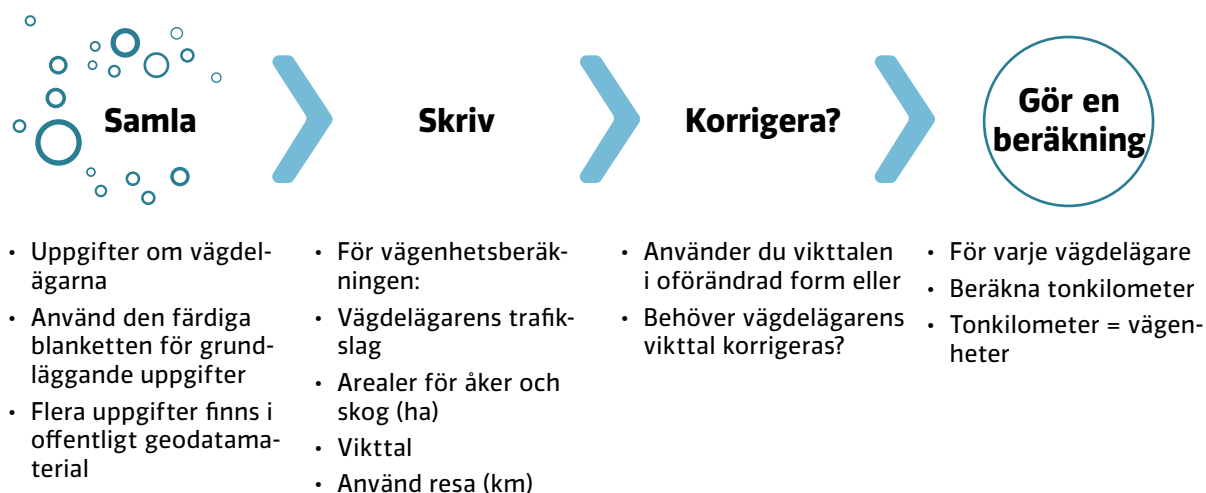


Bild 4. Stegen för beräkning av vägenheter

Vid uppgörandet av en vägenhetsberäkning kan man i den fas då information samlas in använda den färdiga blanketten för grundläggande uppgifter. Det är lätt att anteckna de uppgifter som behövs om en vägdelägare i den. Dessutom innehåller offentliga geodatamaterial flera grundläggande uppgifter som behövs för beräkningen. Sträckor och arealer är också lätt tillgängliga i geodatamaterialen.

Till slut räknas i vägenhetsberäkningen vägdelägarnas tonkilometer enligt trafikslag och totalt. Du får antalet tonkilometer för ett trafikslag genom att multiplicera åker- eller skogs-skiftes areal, viktal, den använda sträckan och korrigeringsfaktorn. Det sammanlagda antalet tonkilometer för en vägdelägare används i oförändrad form som vägenheter.

3 VIKTTAL

3.1 Bostad (A)

Med en vägdelägares bostad avses en bostad (eller fritidsbostad) som hör till nyttoområdet för en enskild väg och som används som stadigvarande bostad. De som bor i bostaden bildar ett bostadshushåll (tidigare hushåll). På samma fastighet kan det också finnas flera bostäder.

Om en bostad eller fritidsbostad är stadigvarande bebodd, ska den enligt vägenhetsberäkningen vara en enhet av trafikslag Bostad (A).

Ur vägenhetsberäkningens synvinkel är det viktigt att vägdelägarna faktiskt och stadigvarande bor i bostaden året runt. För vägenhetsberäkningen finns det dock inget behov av att utreda uppgifter om byggnaden eller om vägdelägarna är inskrivna i dessa.

BOSTAD 1 700 TON/Bostad

Det färdigräknade vikttalet för en bostad omfattar den genomsnittliga regelbundna trafiken under året till och från bostaden. Vid beräkningen av bostadens vikttalet har det beaktats att bostaden inte är bebodd alla dagar av året. De så kallade normala semesterresorna utanför bostaden har dragits av från siffran. I vikttalet ingår även resor för besök i bostaden. Vikttalet omfattar dessutom trafik som orsakas av fastighetsunderhåll och transport av tjänster som är gemensamma för alla vägdelägare (till exempel avfall, post, paket och skoltransporter).

Det färdigräknade vikttalet har fastställts och härletts för resor baserat på klassificeringen av stads- och landsbygdsområden i undersökningen om persontrafik (HLT 2016), som är en urvalsundersökning som görs med cirka sex års mellanrum. Vid beräkningen av vikttalet har det inre och yttre stadsområdet avgränsats.

Enligt undersökningen av persontrafiken utgörs huvudgrupperna för resor av fritidsresor, arbets-, skol- och studieresor samt resor för att göra inköp och uträtta ärenden. Trafik på grund av ovan nämnda resor ingår i bostadens vikttalet.

Bostadens livscykel och vikttalet

Vikttalet har fastställts för en tidsperiod som är längre än den nuvarande användningen av bostaden. Användningen av bostaden har granskats med en livscykelmodell, där den kalkylmässiga perioden har betraktats som 50 år.

I beräkningen förmodas det att bostaden används och att vägen trafikeras av en eller flera personer under hela livscykeln. Under en livstid består en familj av en till två vuxna och eventuellt av barn. Det vikttalet som räknats som färdigt är det viktade medeltalet av olika familjesammansättningar under bostadens kalkylerade livscykel.

Det färdigräknade vikttalet beaktar de olika och skiftande trafikbehoven under bostadens livscykel. De årliga trafikvariationerna utjämnas under en längre tidsperiod, varför det inte

får göras någon korrigering av det färdiga vikttalet i annat fall än att trafiken till bostaden väsentligt avviker från den genomsnittliga trafiken. Antalet körkort eller bilar i ett bostadshushåll är inte väsentligt. Det viktigaste är att på lång sikt uppskatta volymen på den faktiska totaltrafiken till bostaden.

Beaktande av byggande av bostad

När man börjar bygga på en obebyggd tomt som ska användas för bostadsändamål, får bostaden ett vikttalet på 1 700 ton.

För att täcka tyngre trafik som föranleds av byggande är det möjligt att under två på varandra följande år påföra en bruksavgift, som motsvarar den vägavgift som beräknats med bostadsfastighetens vikttalet. I fråga om byggande uppbärs en bruksavgift endast under två år, även om den egentliga bostaden och övriga byggnader uppförs vid olika tidpunkter.

Om det är fråga om en obebyggd eller obeboelig tomt, bestäms vikttalet enligt punkt 3.6.

Korrigeringsfaktor

Om bostadens trafik väsentligt avviker från den genomsnittliga trafiken till den väg som är föremål för enhetsberäkning, är det möjligt att minska vikttalet för att få ett rättvist slutresultat med 10–30 %. Vid bedömning av en avvikelse i trafikvolymen, görs granskningen under en period av flera år. En korrigering av vikttalet är alltid ett undantag, varför det bör motiveras i vägenhetsberäkningen.

Exempel

Korrigeringsfaktor

Exempel 1: ingen bil – nedsättning.

En vägdelaägare har en till två vuxna invånare, som inte har någon egen bil i bruk. De uträttar sina ärenden huvudsakligen med cykel, moped eller andra lätta trafikmedel.

Taxi används sporadiskt. Ingen regelbunden service, hemvård med mera.

Eftersom vägdelaägarers trafik är mindre och vägbelastningen är mindre än för övriga vägdelaägare i genomsnitt, kan vikttalet minskas genom att det korrigeras med 30 procent.

Exempel 2: ingen bil – ingen nedsättning.

Det finns situationer där en vägdelaägare inte har någon egen bil, men trots detta kan det finnas regelbunden trafik till bostaden för olika serviceresor med mera. Även om vägdelaägaren inte själv idkar trafik på vägen, beror trafiken till bostaden på vägdelaägaren. Vikttalet behöver inte korrigeras på grundval av trafikvolymen.

Exempel 3: ensamhushåll, bil i bruk

En vägdelaägare bor länge ensam i en bostad. Eftersom det vid beräkningen av det färdiga vikttalet under livscykeln bor 1–2 vuxna och eventuellt barn i bostaden, beräknas trafiken till en persons bostad permanent vara mindre. Vikttalet kan minskas genom att korrigera det med 20 %.

Exempel 4: två bostäder.

En vägdelägare bor tre månader om året annanstans än i en bostad vid en enskild väg, men trafiken är under övriga delar av året likadan som för andra bostäder på vägen. I anknytning till underhållet av vägdelägarens bostad besöks bostaden några gånger i månaden. Även om bostaden inte är bebodd under tre månader, förekommer småskalig trafik till den under frånvarotiden.

Även om man bor någon annanstans $\frac{1}{4}$ av året, förekommer det småskalig trafik till bostaden under vägdelägarens frånvaro. Vikttalet kan minskas genom att korrigera det med 20 %..

Exempel

Tillämpning av vikttal

Exempel 5: flera bostäder på en fastighet

På en fastighet kan det finnas flera bostäder (fristående hus, parhus, radhus m.m.). Om det finns flera bostäder, bestäms för varje bostad (bostadshushåll) ett eget vikttal och enheter. Med bostadshushåll avses de personer som bor i samma bostadslägenhet. Till fastigheten sänds en vägavgift.

Exempel 6: inverkan av distansarbete

Distansarbete och arbete på flera ställen har ökat kraftigt under de senaste åren. Enligt studierna har detta dock inte någon inverkan som minskar den totala trafikvolymen. Enligt utredningen kan distansarbete till och med ha en effekt som ökar hushållens förflyttningar, när resorna riktar sig till andra platser än arbetsplatsen. När det gäller distansarbete finns det i allmänhet ingen grund för korrigering av vikttalet.

Exempel 7: inledande av byggande / förändring av vikttalet

En vägdelägare har en självständig fastighet på 0,6 ha som saknar byggnader. Byggandet på tomten inleds med anläggningsarbeten i maj 2021. Byggandet av bostaden tar ett år och blir färdigt 2022. Vägdelägaren bygger senare andra byggnader på sin tomt.

I vägenhetsberäkningen är tomtens vikttal 15 ton år 2020. År 2021 och därefter är vikttalet 1 700 ton. En bruksavgift tas ut av vägdelägare åren 2021 och 2022 till samma belopp som den vägavgift som beräknats med bostadens vikttal är under de nämnda åren. Ingen bruksavgift tas ut för byggande av andra byggnader, eftersom byggandet vid uppbörden av bruksavgiften betraktas som en helhet, även om det genomförs i delar.

3.2 Fritidsbostad (V)

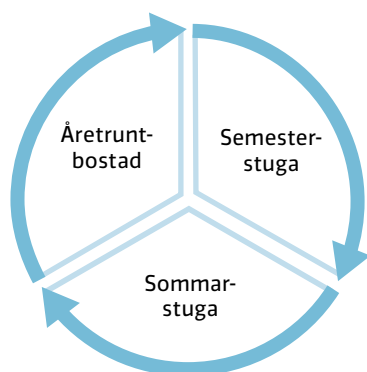
Med en vägdeläggares fritidsbostad avses en bostad som hör till nyttoområdet för en enskild väg och som inte används stadigvarande. Fritidsbostaden kan användas en del av året eller året runt. På samma fastighet kan det även finnas flera fritidsbostäder.

Om bostaden används för fritidsboende, ska den i vägenhetsberäkningen specificeras med trafikslaget fritidsbostad (V) i enlighet med användningsklasserna A-B-C.

Allmänt

De geografiska skillnaderna är stora mellan södra och norra Finland i fråga om klimat och på samma gång också trafikförhållanden. Skillnaderna mellan regionerna påverkar tidpunkten, tätheten och bland annat behovet av vinterunderhåll för fritidsbostäder.

Terminologin för fritidsbostäder är brokig. I detta sammanhang används följande termer för fritidsbostäder. Termerna syftar till att på ett pragmatiskt sätt beskriva tidpunkten för trafiken och dess frekvens i fråga om bostaden.



- Semesterstuga – trafiken till bostaden infaller vid semester.
- Sommarstuga – trafiken till bostaden infaller huvudsakligen på våren, sommaren och hösten.
- Åretruntbostad – trafiken till bostaden sker året runt.

Bild 5. Fritidsbostadsklasser och användning under året.

En normal fritidsbostad är främst en sommarstuga och därtill hörande ekonomibyggnader. Det finns många olika typer av fritidsbostäder, såväl i fråga om termer, egenskaper och användningsområden (bl.a. stuga, villa, sommarstuga, andrabostad etc.). Med andrabostad avses i detta sammanhang en fritidsbostad som används året runt, medan den stadigvarande bostaden finns någon annanstans.

Enligt stugbarometern (47/2021) uppgår antalet fritidsbostäder som bäst lämpar sig för boende året runt till cirka 30 %, medan motsvarande siffror användning på sommaren och hösten är 50 % och 15 % för användning enbart på semestern. Siffrorna är riktgivande, men de ger en uppfattning om möjligheten att använda fritidsbostäder. Stugbarometern är ett återkommande instrument för uppföljning av fritidsboendet.

VIKTTAL

Fritidsbostadstrafiken är uppdelad i tre klasser. Klasserna bestäms på basis av användningstätheten i trafiken till fritidsbostaden. Av klasserna väljs den som bäst motsvarar använd-

ningsgraden för trafiken till fritidsbostaden. Fritidsbostadens storlek eller typ är inte avgörande, utan det viktigaste är att bedöma volymen på den faktiska totaltrafiken för fritidsbostaden under en period av flera år. **Om det inte är känt hur ofta fritidsbostaden används, används vikttalet för sommarstugor 750 ton/sommarstuga.**

Läs om enhetsberäkningen för obebyggda tomter som är avsedda att användas som fritidsbostad i avsnitt 3.6.

A. BOENDE ÅRET RUNT 1 300 TON/Fritidsbostad

Vikttalet omfattar trafiken till fritidsbostaden året runt. Trafiken är regelbunden och kontinuerlig året runt, men inte daglig. Även vintertid är trafiken i allmänhet veckovis. På grund av trafiken året runt behöver fritidsbostaden vinterunderhåll, vikttalet täcker kostnaderna för vinterunderhållet. I vikttalet har man beaktat de olika andelarna av underhållskostnaderna i södra och norra Finland i fråga om vinter- och sommarunderhållet.

I allmänhet kumuleras avsevärt mer resor i klass A än i klass B. Om fritidsbostadstrafiken i verkligheten nästan motsvarar trafiken för en stadigvarande bostad, kan vikttalet för den stadigvarande bostaden användas.

Exempel: en så kallad andrabostad som ligger nära en stadigvarande bostad. En stadigvarande bostad finns i ett kommun- eller stadscentrum eller nära den, varifrån körsträckan till fritidsbostaden är kort. Trafiken till fritidsbostaden är så gott som veckovis.

B. SOMMARSTUGA 750 TON/Fritidsbostad

Vikttalet omfattar den genomsnittliga årliga trafiken för en normal sommarstuga. Trafik till en sommarstuga sker i typfallet under våren, sommaren och hösten, men inte egentligen alls under vintern. Den vanligaste klassen av fritidsbostäder.

Trafik och användning i klass B kumuleras under cirka sju månader, i typfallet från april till oktober. Resor till en sommarstuga kumuleras när man åker och inspekterar och underhåller sommarstugan på våren, använder den aktivt under sommarmånaderna och använder den för rekreation, men även för att underhålla och sätta den i vinterskick på hösten

Antalet resor i kategori B är i allmänhet betydligt högre än i kategori C.

Vikttalet omfattar inte vintertrafik, med undantag för enstaka granskningsbesök i bostaden. Utifrån trafik i denna klass är det inte möjligt att kräva vinterunderhåll. Enskilda granskningsbesök kan också göras under snövintern, då vägen är öppen.

Som exempel kan nämnas en sommarstuga på en fastighet som dessutom har strandbastu. Sommarstugan används för sommarboende. Sommarstugan underhålls under flera veckoslut på våren och hösten, under sommaren tillbringar man tid på helgerna och under semestern varje vecka på stugan. Några granskningsbesök görs när marken är snötäckt och när vägen är öppen.

C. SEMESTERSTUGA 350 TON/Fritidsbostad

Vikttalet omfattar trafik som består av resor till semesterstugan huvudsakligen under den bästa sommartiden (juni–augusti). Trafiken till semesterbostaden infaller och koncentrerar sig till semestermånaden, trafiken är ringa under övriga tidpunkter. I fråga om användningsgrad är trafiken till fritidsbostäder klart minst.

Vikttalet omfattar inte vintertrafik, med undantag för enstaka granskningsbesök i bostaden. Utifrån trafik i denna klass är det inte möjligt att kräva vinterunderhåll. Enskilda granskningsbesök kan också göras under snövintern, då vägen är öppen.

Exempel: en stuga som besöks före sommaren för att utföra nödvändiga underhållsåtgärder. Den mest enhetliga vistelsen och trafiken till bostaden begränsas till en semestermånad. I slutet av sommaren sätts bostaden i vinterskick.

Färdigräknade vikttalet

Fritidsbostadens vikttalet omfattar regelbundna resor under året till och från fritidsbostaden. Resorna består bland annat av fritidsresor, besöksresor och resor för att göra inköp och uträtta ärenden. Fritidsbostadens vikttalet omfattar dessutom trafik som föranleds av fastighetsservice för bostaden och transport av service som är gemensam för alla vägdelägare (till exempel avfalls-, post- och pakettransporter).

Det färdigräknade vikttalet för fritidsbostaden beaktar fritidsbostadens livscykel enligt samma princip som beskrivits för en bostad i avsnitt 3.1.

Det färdigräknade vikttalet har fastställts och härletts i fråga om resor bland annat baserat på undersökningen om persontrafik (HLT 2016) och stugbarometern (47/2021).

Beaktande av byggande av fritidsbostäder

När man börjar bygga en obebyggd tomt för en fritidsbostad, får fritidsbostaden ett vikttalet enligt sin användningsklass A, B eller C.

För att täcka tyngre trafik som orsakas av byggande är det möjligt att för två på varandra följande år fastställa en bruksavgift som motsvarar den vägavgift som beräknats med vikttalet för användningsklassen. I fråga om byggande uppbärs en bruksavgift endast under två år, även om den egentliga fritidsbostaden och övriga byggnader uppförs vid olika tidpunkter.

Om det är fråga om en tomt som inte är bebyggd eller som innehåller obeboeliga byggnader, bestäms vikttalet enligt punkt 3.6.

Korrigeringsfaktor för vikttalet

Om trafiken till en fritidsbostad väsentligt avviker från den genomsnittliga trafiken till en fritidsbostad på den väg som är föremål för enhetsberäkning, är det möjligt att minska vikttalet med 10–30 % för att få ett rättvist slutresultat. Vid bedömning av en avvikelse i

trafikvolymen, görs granskningen under en period av flera år. Korrigering av vikttalet är alltid ett undantag, varför det bör motiveras i vägenhetsberäkningen.

Exempel

Korrigering av vikttalet

Exempel 8: en fritidsbostad på en ö.

På en ö finns en fritidsbostad vars användning motsvarar en semesterstuga av klass C. Förflyttningen till ön sker med båt från en båthamn vid en enskild väg. Det är cirka 1,5 km till ön från båthamnen. Även om användningen av en fritidsbostad på en ö motsvarar klass C, beräknas trafiken för den enskilda vägen vara mindre än för en motsvarande fritidsbostad på fastlandet på grund av avståndet på båtresan. Vikttalet kan minskas genom att korrigera det med 30 %. Oftast hör fritidsbostaden på en ö till klass B eller C.

Exempel

Tillämpning av vikttalet

Exempel 9: en fritidsbostad som är i användning året runt

En fritidsbostad är bebodd året runt. Det finns tillgång till en stadsbostad som ligger 25 km från fritidsbostaden. Eftersom fritidsbostaden är en så kallad andrabostad och den används året runt, är vägdelägarens vikttal då 1 300.

Exempel 10: bostad eller fritidsbostad?

En vägdelägarare har en fritidsbostad som byggts för användning året runt. Fritidsbostaden har börjat användas som stadigvarande bostad. Eftersom vägdelägararens faktiska trafikvolym motsvarar en stadigvarande bostad, görs enhetsberäkningen för den som en bostad med vikttalet 1 700.

Exempel 11: en fritidsbostad som används gemensamt

En vägdelägararens fritidsbostad omfattar huvudbyggnaden för en sommarstuga, en bastu och en fristående byggnad som även ger möjlighet till inkvartering. Fritidsbostaden används gemensamt av släkten. Fritidsbostaden får ett vikttal (jämför med bostad i exempel 5).

Exempel 12: fritidsbostad av en gammal gård

En vägdelägarare äger vid enskild väg en gammal gård, där man inte bor stadigvarande. Vägdelägararen använder gården som fritidsbostad och bor på gården största delen av sin tid från maj till september. Användningen av vägdelägararens väg motsvarar fritidsbrukssklass B sommarstuga, vikttal 750.

3.3 Jordbruk

Trafiken till en gård delas in i trafik som hänför sig till odling av åkerskiftet och trafik till produktionscentralen, vilken räknas som övrig trafik och inte sker mellan åkerskiftet och produktionscentralen.

Om en gård omfattar flera fastigheter, uppgörs för dem gemensamma enheter eller så antecknas de i vägenhetsberäkningen efter varandra. Även en gård som består av flera fastigheter kan oberoende av anteckningarna i vägenhetsberäkningen påföras endast en grundavgift.

En åkerarrendator är inte i allmänhet innehavare av vägrätt. Vägenheterna fastställs alltid för ägaren. Åkerns ägare och arrendator kan sinsemellan komma överens om att enhetsavgifterna betalas av den som arrenderat åkern. I fråga om arrendeåkrar beräknas vikttalen och resorna för vägunderhållet enligt den faktiska användningen av vägen.

3.3.1 Åker (P)

Med åker avses ett åkerskifte inom ett nyttoområde för en enskild väg, för vilken det finns trafik på grund av odlingsåtgärder eller underhållsåtgärder. Trafiken till åkern räknas enligt åkerskifte. Med åkerskifte avses ett område där växtodlingsarbeten utförs enhetligt i fråga om odlingsteknik och tidtabellen för arbetena. En åker kan vara föremål för aktiv odling, träda eller betesmark som sköts av naturen. Till trafiken till åkern räknas alla resor i anknytning till odlingen mellan produktionscentralen och åkerskiftet. Resorna kan utföras av en jordbrukare eller av en utomstående entreprenör.

VIKTTAL

Beroende på produktionsinriktningen är vikttalet uppdelat i två huvudkategorier: växtodlingsgårdar och nötkreatursgårdar. I fråga om övriga produktionsinriktningar kan vikttalet preciseras genom korrigering av växtodlingens vikttalet med hjälp av korrektionsfaktorn. Åkerns vikttalet är hektarbaserat. Vid bestämmandet av åkerskiftets vikttalet multipliceras vikttalet med arealen.

A. VÄXTODLING 60 TON/ha

Växtodlingens vikttalet omfattar de åtgärder som ingår i odlingen av olika odlingsväxter, från grundberedningen av trafiken till skörden. Odlingsväxterna kan vara höst- eller vårsådd, såväl en eller flera år gamla. På åkerskiftet inom växtodling bärgas skörden vanligen en gång om året. Om gårdens produktionsinriktning inte kan utredas med en rimlig arbetsmängd, används växtodlingens vikttalet.

B. NÖTKREATUR 130 TON/ha

Vikttalet för nötkreatur omfattar den trafik som orsakas av odling av växter som vanligtvis odlas på nötkreatursgårdar. På nötkreatursgårdar är de huvudsakliga odlingsväxterna gräs och skörden bärgas 1–3 gånger om året. Dessutom odlas olika sädesväxter. Vikttalet omfat-

tar också bland annat betesgång för boskap och gödselspridning. Gödselspridningen kan ske flera gånger om året, årligen eller mindre ofta. Spridningsfrekvensen och odlingsväxten påverkar spridningsvolymen. I fråga om gödselspridning har man beaktat att näringsbalansen för de åkerskiften som odlas bibehålls i enlighet med förordning (1250/2014).

Faktorer för korrigering av vikttalet

Växtodlingens vikttalet 60 t/ha kan korrigeras, om man vill precisera produktionsinriktningen för åkerskiftena på gården.

Svin- och fjäderfägårdar + 40 %

På svin- och fjäderfägårdar är det möjligt att använda korrigering av vikttalet, om gödsel sprids på gårdens åkrar. Spridningen kan ske årligen eller mindre ofta. Spridningsfrekvensen och odlingsväxten påverkar spridningsvolymen. I korrigeringen av vikttalet har man beaktat att näringsbalansen för åkerskiften som odlas bevaras i enlighet med förordning (1250/2014).

Sockerbeta och potatisgårdar + 80 %

Skördenivåerna för sockerbeta och potatis är betydligt högre en gång om året än för andra grödor som producerar skörd. På gårdarna kan korrigering av vikttalet användas för att täcka transport av större skördar. Korrigeringen har beräknats enligt cirkulationsbruk, det vill säga att den används på åkerskiften i vilka odlingscykeln omfattar sockerbeta eller potatis. En del av gårdens åkrar kan omfattas av cirkulation, där man odlar sockerbeta eller potatis. I sådana fall används korrektionsfaktorn endast för dessa åkerskiften.

Vid beräkning av en produktionscentralers trafik på en enskild väg används korrigeringsfaktorn inte i fråga om åkerskiften, om lagringen av skörden inte sker i produktionscentralen. Sockerbeta och industripotatis transporteras i typfallet från åkerskiftet direkt till fabriken.

Åkrar som permanent inte skördas – 70 %

Om ett åkerskifte långvarigt är till exempel i användning som gröenträda eller annan träda, viltåker eller annars i sådan odling där odlingsåtgärderna i förhållande till växtodlingen är ringa och/eller det inte alls skördas, kan denna korrigering av vikttalet användas.

Exempel

Exempel 13: en åker i en vägs nyttoområde.

En vägdelägare som huvudsakligen odlar spannmål har vid en enskild väg en åker i odlingsbruk i en omfattning på 3,7 ha i ett odlingsskifte. Avståndet till skiftet är 0,7 km. Produktionsbyggnaderna inom jordbruket finns annanstans.

Åkerskiftets vikttalet blir $3,7 \text{ ha} \times 60 \text{ t/ha} = 222 \text{ t}$. Vägenheter för vägdelägaren $222 \text{ t} \times 0,7 \text{ km} = 155 \text{ tkm}$

Exempel 14: produktionscentral vid enskild väg, åker utanför en väg
Odlingsarealen på en vägdelaäares gård är 85 ha och produktionsinriktningen är svinhushållning. På nyttoområdet för den enskilda vägen är odlingsarealen 53 ha. Odlingstrafiken till dessa åkrar går direkt från produktionscentralen till åkern utan användning av en enskild väg. Av odlingsarealen ligger 32 hektar utanför nyttoområdet för den enskilda vägen. Av 32 ha är 10 ha utarrenderade åkrar. Den som arrenderar ut åkrarna är inte delägare i väglaget.

För vägdelaäaren beräknas åkerns vikttalet enligt 32 ha, växtodlingens vikttalet korrigeras på grund av svinhushållningen med + 40 %

Vikt: $60 \text{ t/ha} \times 1,4 \times 32 \text{ ha} = 2\,688 \text{ t}$.

Ägaren till arrendeåkern är i detta fall inte delägare i väglaget, varför vägenheter inte kan påföras för hen med avvikelset från huvudregeln. Vägenheterna fastställs för arrendatorn.

3.3.2 Trafik till en produktionscentral inom jordbruk

Trafiken till en produktionscentral inom jordbruk beräknas som övrig trafik. Till övrig trafik räknas resor som körs för att bedriva jordbruk, men riktar sig någon annanstans än till åker-skiften. Resultatet av beräkningen blir ett vikttalet eller en uppsättning vikttalet som används direkt i oförändrad form. Vikttalet är inte hektarbaserat.

Nedan följer en förteckning över typiska jordbruksrelaterade fordon som beaktas vid beräkningen av övrig trafik och antalet körningar. Alla körvänder görs inte i alla produktionsinriktningar inom jordbruk.

Fordon och antalet körvänder som ska beaktas vid beräkningen av trafiken

Produktionsfaktorer, gödselmedel

- Transport av gödselmedel som används för åkerodling. Om man inte kan få närmare uppgifter från lägenheten om den mängd som transporteras, är det möjligt att använda 0,4 t/ha, talet multipliceras med gårdens odlingsareal. Beroende på gårdens storlek, används en lastbil eller en fordonskombination för transporten.

Produktionsfaktorer, utsäde

- Transport av utsäde för odling av åker. Om det inte fås närmare uppgifter från gården om den mängd som transporteras, är det möjligt att som genomsnittlig såddmängd använda 0,2 ton/ha, talet multipliceras med gårdens odlingsareal. Beroende på gårdens storlek, används en lastbil eller en fordonskombination för transporten.

Transport av skörd från lager

- Skörd som transporteras från en gård. Om närmare uppgifter om den mängd spannmål som transporteras inte fås från gården, kan en genomsnittlig skörd på 4 t/ha användas och talet multipliceras med gårdens odlingsareal.

Bränslen för traktorer och torkar

- Transport av bränslen till maskiner på gården, uppvärmningsolja till en eventuell tork eller andra produktionsbyggnader eller annat bränsle. Trafiken är i typfallet lastbilstrafik.

Torrströ för produktionsdjur

- Transport i anknytning till transport av torrströ för produktionsdjur, till exempel transport av torv. Trafiken är i typfallet lastbilstrafik.

Uppfödningssdjur till en gård

- Transport av produktionsdjur för uppfödning till en gård.

Uppfödningssdjur från en gård

- Transport av produktionsdjur för uppfödning till en gård.

Inköpt foder för djur

- Transport av produktionsdjur från en gård till fortsatt uppfödning eller till ett slakteri.

Produkter av uppfödningssdjur (mjölk, ägg)

- Transport av djurfoder som köpts utanför gården. Transporten kan ske från en affär eller en annan gård.

Personer som anställs till en gård

- Trafiken av fast anställda eller säsongsarbetare som hyrs ut till en gård. Trafiken är personbilstrafik.

Direktförsäljning från en gård

- Kundtrafik på grund av produkter som säljs direkt från en gård (bär, kött, ägg m.m.). Trafiken är persontrafik.

Externa yrkespersoner

- Resor för utomstående yrkespersoner till gården, bland annat personal som underhåller maskiner, veterinär, klövvårdare, seminolog m.m. Trafiken är i allmänhet person- och paketbilstrafik.

Exempel:

Exempel 15: höst- och vårsäd odlas på en gård. Odlingsarealen är 60 hektar. Gården har en egen tork

Produktionsfaktorer, gödselmedel

Lastbil 5-axlad 17 t, gödselmedel 0,4 t/ha -> Vikttal 58 t (17x2+0,4x60)

Produktionsfaktorer, utsäde

Lastbil 3-axlad 12 t, utsäde 0,2 t/ha -> Vikttal 36 t

Transport av skörd från lager

Tung kombination 9-axlad 22 t, 5 gånger upphämtning, skörd 4 t/ha -> viktal 460 t

Bränslen för traktorer och torkar

Som motorbränsle för traktor endast vinterkvalitet: 3-axlad lastbil 12 t, bränsle 6 t
-> 30 t

Bränsle för tork: Lastbil 3-axlad 12 t, bränsle 6 t -> viktall 30 t

Externa yrkespersoner

Traktor, maskiner och tork o.d. underhåll. Paketbil 2,5 t, 3 besök -> 15 t

Totalt viktall 629 t för hela gården.

3.4 Skog (M)

I vägenhetsberäkningen avses med skog ett område som hör till en vägdelaäares skogslägenhet och som hör till nyttoområdet för en enskild väg. En skogslägenhet kan bestå av flera fastigheter som innehåller skogsmark eller endast en del av fastigheten. Vägenheterna för en skogslägenhet som innehåller flera skiften beräknas enligt skogsskifte.

Område	Medeltillväxt skogsmark m ³ /ha/år	Skogs- trafik (M) t/ha
1	7,4	21
2	6,5	18
3	4,2	11
4	2,3	7
5	1	3

Tabell 3. Vikttal för skogstrafiken (ton/hektar). Skogstrafikens viktallsområden presenteras i den bifogade [kartan](#).

Viktall för skog och skogens livscykel

De färdigräknade viktallerna för skog omfattar skogsvårdsåtgärder, transport av skogsvårdsmateriel och virke i varje område under skogens livscykel. Även insamling och transport av stubbar och avverkningsrester ingår i viktallerna för skogstrafik. Dessutom innehåller viktallerna övervakningsbesök i anknytning till skogsskötseln. Även annan allmän besöks trafik som riktar sig till skogen ingår i viktallerna (t.ex. rekreationstrafik, bärplockningstrafik och sporadisk trafik som följer av jakt). Skogens viktall är hektarbaserat. Vid fastställandet av skogens viktall multipliceras viktallerna med arealen.

Om den trafik som följer av jakten är vanligare än den sporadiska användningen, bedöms den som övrig trafik och en bruksavgift påförs för trafiken. Det är möjligt att som trafik som är mer än sporadisk betrakta trafik som föranleds av till exempel upprätthållande av en vinterutfodringsplats för vilt eller av trafik till en jaktstuga eller dylik byggnad. Som sporadisk användning betraktas trafik som orsakas av etablerade passplatser (skjuttorn) och mindre trafik än så. Läs om beräkning av bruksavgiften i avsnitt 4.3.

Beräkningen av viktallerna för skogstrafik baserar sig på skogens livscykel vid periodisk odling (Rekommendationer för skogsvård, Tapio Ab). Beräkningen av viktallerna har gjorts utifrån virkesuttaget i skogen. Virkesuttaget utgörs av den andel av skogens tillväxt som

baserar sig på uppgifter från inventeringen av rikets skogar (Valtakunnan metsien inventointi, VMI) (uppgifterna i VMI 12–13).

Områdesindelningen av skog har härletts från VMI:s uppgifter om den kommunspecifika medeltillväxten för skog.

Skogstillväxt

Skogsmark har olika grogrunder med olika medeltillväxt. Även skogsvårdsåtgärder under olika tider inverkar på medeltillväxten. Skogstrafiken är också starkt inriktad på vissa tillväxtfaser och åtgärder för skogen.

Vid beräkning av skogstrafiken är avsikten inte att använda figuruppgifterna i skogsvårdsplanen på grund av deras detaljerade karaktär. I vägenhetsberäkningen är man intresserad av trafiken i den skog som ligger inom vägdeläggarens nyttoområde. Det finns därför ingen anledning att i beräkningarna uppge olika grogrunder, skogsvårdsmetoder eller skogar i olika åldrar. Skillnaderna mellan skogsfigurerna utjämnas när vägenheterna räknas ut, eftersom det oftast finns stora skogsområden inom nyttoområdet för en enskild väg. Samma viktetal används för alla hektar skogsmark i den enskilda beräkningen.

Allmänt om skogstrafik

Trafik i anknytning till skogsvård måste ofta köras förbi en vägdeläggarens skogsområde åtminstone fram till nästa anslutning. I många fall kör person- och paketfordon förbi skogsområdet åtminstone till nästa mötesplats. Transporter av skogsmaskiner och virke kan gå ännu längre, ända till en vändplats enligt skogsvägsanvisningarna, eftersom tung trafik kräver mer utrymme för vändning. Tung trafik utför vändning med ett olastat fordon och kör lastad från vägdeläggarens skogsområde.

3.4.1 Faktorer som påverkar beräkningen

Areal

Till skogens areal räknas skogbevuxna områden där över 1 m³/ha/år träd växer. En vägdeläggarens skogsområde kan på ett sätt som avviker från andra vägdeläggare innehålla betydande arealer av tvinn- eller impedimentmark (ett vägområde, en ellinje som röjts från trädbestand, ett område som arrenderats ut till vindkraftverk, trädlösa eller nästan trädlösa träsk- eller bergsområden). I dessa områden är det möjligt att som viktetal för trafiken använda 0–1 t/ha eller alternativt kan arealerna på tvinn- och impedimentmarker utelämnas från skogens areal. Också arealer av skyddade områden kan utelämnas. För skyddsområden, se avsnitt 3.5.2 Trafik till naturskyddsområden.

Använd sträcka

I en enskild vägenhetsberäkning används i fastställandet av använda sträckor i skogstrafiken antingen möjligheten att vända ett fordon eller skogsområdets tyngdpunkt. Det väsentliga är att fastställa sträckan utifrån det alternativ som bäst återspeglar den sträcka som avläggs på vägen. För alla vägavsnitt och vägdeläggare iakttas samma bestämningssätt.

Enligt vändplatserna

En vägdelägares använda vägsträcka till vändpunkten bestäms i regel av en punkt på vägen. På skogsområden med stor areal eller med naturliga hinder för en enhetlig skötsel av området kan flera vändplatser användas. Ur vägenhetsberäkningens synvinkel är det väsentligt att bestämma den verkliga eller sannolikaste punkten för vändningen. Normalt används den första anslutningen där det är möjligt att vända med fordonet. Vändplatsens storlek överensstämmer inte nödvändigtvis med dimensioneringen av anvisningarna för skogsvägar.

Vändplatser tillämpas i första hand på skogsvägar, det vill säga vägar där antalet vägenheter i skogen utgör mer än 50 procent av alla vägenheter. Tillämpningen av vändplatsen gäller inte för genomfartsvägar.



Figur 6: Beräkningen av den använda sträckan i ett skogsområde enligt vändplats eller tyngdpunkt

Enligt tyngdpunkten

Om det på en enskild väg inte finns tydliga platser för vändning av fordon, kan den använda sträckan räknas till skogsområdets tyngdpunkt. Om skogsområdet inte begränsar sig till en enskild väg, räknas den använda sträckan till den punkt därifrån förflyttningen till skogsområdet sker.

3.5 Övrig trafik

Övrig trafik (Övrig) är all annan trafik än trafik som beror på normalt boende, fritidsboende och jord- och skogsbruk och trafik som beror på olika former av företagsverksamhet.

Vikten för den årliga trafiken för övrig trafik beräknas enligt följande formel:

$$\text{Viktetal} = A * B + C$$

A antal resor per år (både tur- och returrese)

B vikten på det fordon som används i trafiken i fråga

C den nyttolast som transporteras per år, en ringa vikt behöver inte beaktas

Den övriga trafiken kan innehålla olika fordon, varvid deras vikttal räknas samman. Den på detta sätt beräknade årstrafikens vikt är i sig jämförbar med de riktgivande tal som anges i denna publikation.

I tabell 2 finns några exempel på vikter för fordon i övriga trafik.

Typ av fordon	Tomvikt (ton)	Maximal totalvikt (t)
Personbil	1,5	
Paketbil	2,5	
Bussar		
• 2-axlad	10*	19,5*
• 3-axlad	12	28
Lastbilar		
• 2-axlad	10*	18*
• 3-axlad	12	28
• 4-axlad	15	35
• 5-axlad	17	42
Tunga fordonskombinationer		
• 4-axlad	16	36
• 5-axlad	18	44
• 6-axlad	19	53
• 7-axlad	20	60
• 8-axlad	21	68
• 9 eller flera axlar	22	76
Traktor och släpvagn**		
• 3-axlad		36
• 4 eller flera axlar		44

Tabell 2. Uppgifter om vikterna för de viktigaste fordonstyperna som behövs för bedömningen av övrig trafik. Högsta totalvikt för bussar och lastbilar samt traktorer och släpvnagskombinationer: Vägtrafiklag 10.8.2018/729

Anmärkningar om tabellen:

*) Vikterna på bussar och lastbilar kan också vara mindre än 10 ton.

**) Tabellen visar maximivikten enligt vägtrafiklagen för en kombination av traktor och släpvagn. Kombinationens tomvikt varierar mycket, vilket gör att den genomsnittliga vikten för kombinationen inte bestäms. En kombinations vikt regleras också av 120 § i vägtrafiklagen, enligt vilken en släpvagnen kan väga högst 3 gånger traktorns vikt.

3.5.1 Företagsverksamhet och andra användare av en väg

På en enskild väg kan det finnas trafik som räknas som övrig trafik. Nedan finns en lista över exempel på ärenden för vilka vägenheterna ska räknas som övrig trafik.

- affärsföretag: bank, post, butik, frisör m.m.
- handelsträdgård
- bärgård
- badplats
- golfbana
- båthamn
- industrianläggning
- täkt för grus eller annan jord
- torvproduktionsområde
- turistattraktion, byggd naturstig
- skjutbana
- jaktstuga
- semesterplatser för företag
- skidbacke
- årlig sommarfest m.m.
- vårdhem och daghem
- avloppspumpar o.d. servicebyggnader
- jakt- och fiskerätt
- travträning, ridning
- elstation, datamast
- skola, kyrkogård, kapell

När jakt- och fiskeanvändning grundar sig på utarrendering av områden, bestäms vägenheter-
na för områdets hyresvärden på basis av en bedömning av den faktiska trafiken. Om trafiken
på en enskild väg till följd av jakt är sporadisk (till exempel älgjakt) kan sådan trafik anses
ingå i trafiken på grund av skogsbruk.

Allemansrätten ger rätt att tillfälligt gå till fots, cykla, åka skidor och rida på en annans områ-
de, även på enskild väg, så länge det inte medför skada, olägenhet eller störning. Regelbunden
och yrkesmässig ridning och travsport ska beaktas i vägenheterna.

Exempel 16:

*En golfbana har 300 medlemmar. Medlemmarna gör i genomsnitt 30 resor per dag
under 120 dagar per år. Som vikttal fås:*

$$2 \text{ (tur- och returresa)} \times 30 \text{ resor/dag} \times 120 \text{ dagar} \times 1,5 \text{ t} = 10\,800 \text{ t}$$

Exempel 17:

*Omkring 300 lösa kubikmeter grus (l-m³) per år körs från en grusgrop i anslutning till
en gårdsbruksenhet. En lös kubikmeter grus väger cirka 1,5 ton. För transport används
en 4-axlad lastbil med en laststorlek på 20 ton, en tomvikt på 15 ton och en totalvikt på
35 ton.*

$$\text{Grusvikt: } 300 \text{ l-m}^3 \times 1,5 \text{ t/l-m}^3 = 450 \text{ t}$$

$$\text{Fulla laster: } 450 \text{ t} / 20 \text{ t / st.} = 22 \text{ st.}$$

$$\text{Lastbilstrafikens vikt: } 2 \text{ (tur- och returresa)} \times 15 \text{ t / st.} \times 22 \text{ st.} = 660 \text{ t}$$

$$\text{Vikttal totalt: } 450 \text{ t} + 660 \text{ t} = 1\,110 \text{ t}$$

Exempel 18:

På en gård görs ved för försäljning av avverkningsavfall och beståndsvårdande avverkning från en egen närliggande skog. Den närliggande skogen hör till samma skifte som gården och man använder ingen enskild väg för att förflytta sig dit. Den årliga mängden ved som säljs är cirka 100 lösa kubikmeter. Från gården transporteras huvuddelen av veden till kunderna med en paketbil och en släpvagn som kopplats till den (lastens storlek är cirka 3 lösa kubikmeter).

Transporten av ved till kunder ingår i skogens viktital. Det viktigaste är inte om virket transporteras som bearbetat virke eller som råvirke. För transport av råvirke och ved beräknas ett viktital, om virket hämtas till gården från skogar utanför den enskilda vägen och veden levereras till kunden längs den enskilda vägen.

Exempel 19:

På en jordgubbsgård ökas trafiken av plockare och kund- och grossisttrafiken. Kundtrafiken bedöms enligt det genomsnittliga antalet kunder.

3.5.2 Trafik som betjänar flera vägdelägare

Vägdelägarna vid en enskild väg kan ha trafik som vid samma körvända betjänar flera vägdelägars behov. Trafiken går från en vägdelägare till en annan utan att lämna den enskilda vägen däremellan. I dessa fall fördelas trafikens viktital mellan vägdelägarna i förhållande till genomfärderna.

Exempel 20: transport av mjölk från flera gårdar

Vid en enskild väg finns det tre gårdar från vilka en lastbil hämtar mjölk varannan dag. Lastbilen väger 12 ton. Gård A är belägen 0,2, gård B 0,8 och gård C 1,4 km från vägens början. Den sammanlagda transportsträckan för gårdarna är 2,4 km.

Vägdelägare	Transportsträcka (km)
Gård A	0,2
Gård B	0,8
Gård C	1,4
Totalt	2,4

Vikttalet för en mjölkbil 2 (tur- och returresa) $\times 12 \text{ t} \times 365/2$ (varannan dag) = 4380 t

Tonkilometer för mjölktransporten $1,4 \text{ km} \times 4380 \text{ t} = 6132 \text{ tkm}$

Viktital per vägdelägare $4380 \text{ t} \times 1,4 \text{ km} / 2,4 \text{ km} = 2555 \text{ t}$

Som slutresultat fås:

Vägdelägare	Transportsträcka (km)	Viktital (ton)	Inkomst
Gård A	0,2	2 555	511
Gård B	0,8	2 555	2 044
Gård C	1,4	2 555	3 577
Totalt	2,4		6 132

3.5.3 Trafik till naturskyddsområden

Med naturskyddsområde avses ett område som anskaffats eller reserverats för naturskyddsändamål. Grundenheterna bestäms som övrig trafik som baserar sig på besöks- och servicetrafik som riktas mot området. För enhetsberäkningen av underhållet delas skyddsområdena in i tre kategorier utifrån användningsvolymerna:

- nationalparksnivå (rikligt med besökare)
- områden för småskalig kundtrafik
- icke-trafikerade områden.

De flesta av dessa olika områden kommer att ingå i Natura 2000-nätverket.

Om flera fastigheter ingår i ett och samma skyddsområde, upprättas gemensamma enheter för dem.

Det karakteristiska för en **nationalpark** är handledningspersonal, undervisningsmaterial, åtminstone skälig serviceutrustning och en presentation av området. Antalet besökare i ett sådant område kan uppgå till flera tiotusentals per år. På nationalparksnivå är huvudregeln att man strävar efter att sköta trafikförbindelsen genom att anlägga en allmän väg för förflyttning till området. Om en enskild väg dock måste användas och antalet besökare inte är känt, ska underhållet överenskommas med väglaget från fall till fall. Underhållsskyldigheten kan avtalas till exempel som underhåll av en viss vägdel.

Områden med småskalig kundtrafik kan identifieras utifrån småskalig serviceutrustning, såsom fågeltorn, eldningsplats, ordnad avfallshantering, strandsättningsplats och parkeringsplats. Vägenheterna för sådana områden fastställs på basis av trafikens volym och art. Trafiken består av besökare, underhållsåtgärder och övervakning. Antalet besökare varierar från några hundra till några tusen per år. I närheten av turistattraktioner kan det förekomma mycket stora besökarantal även i ett område med liten serviceutrustning, varvid området bör klassificeras på nationalparksnivå. Forststyrelsen kan rådfrågas om de undersökningar som gjorts om antalet besökare.

Icke-trafikerbara naturskyddsområden är sådana objekt som innehavaren av naturskyddsområdet (i allmänhet Forststyrelsen eller ägaren av ett privat naturskyddsområde som fridlysts genom miljöcentralens beslut) inte särskilt lyfter fram som ett besöksobjekt.

Sådana icke-trafikerbara områden ingår bland annat i olika skyddsprogram (lundar, gamla skogar, stränder, fågelvatten, åsar), skyddsplaner för hotade arter (till exempel kungsörn, vitryggig hackspett, saimenvikare) eller naturtyper (landskapsmässigt värdefulla traditionslandskap) eller i fastställda planer som naturskyddsreserveringar (till exempel SL-märkning).

Inom områden som hör till kategorin icke-trafikerbara naturskyddsområden föranleder innehavaren eller ägaren inte regelbunden trafik. Till kunder eller besökare för innehavaren av ett naturskyddsområde (främst Forststyrelsen) räknas inte bärplockare, svampplockare,

fågelskådare, paddlare eller andra motsvarande vandrare som rör sig med stöd av allemansrätten eller kommuninvånare som jagar med stöd av den fria jakträtten (Norra Finland). Övervaknings- eller planeringsresor görs inte ens varje år till dessa områden. I vägenhetsberäkningen kan dock 1–2 besök per år med personbil beaktas som grund.

Annat att beakta i beräkningen Till många naturskyddsområden görs också slumpmässigt resor för åtgärder i anknytning till naturvård och återställande, upprätthållande av landskapsvärden eller forskning (till exempel avverkning, eldning, igensättning av diken på myrar). Den trafik som föranleds av sådana åtgärder anses vara av engångsnatur och beaktas till exempel med en bruksavgift eller genom att innehavaren av skyddsområden utför istandsättning av en väg omedelbart efter det att åtgärden vidtagits.

Transporter som hänför sig till forskning (till exempel insamling av prover, uppföljning av testområden) kan beaktas antingen i grundenheterna eller som bruksavgifter.

Inom strandskyddsprogramområden ska den framtida användningen granskas i fråga om byggnader och tomter. Eftersom tomter som anskaffats till staten i regel överförs för naturskyddsändamål och inte för skogsbruks- eller utflyktsändamål, ska ändringen av användningsändamålet för byggnader och tomter beaktas och enheten korrigeras så att den stämmer överens med det faktiska användningsändamålet.

Beaktande av skyddsområden i privat ägo

Skyddet omfattar även områden som inte ägs av staten. Sådana skyddade områden är till exempel områden som skyddas genom planföreskrifter eller avtal om miljöstöd. Ett avtal om miljöstöd ingås för 10 år åt gången och det gäller för skogsmarker. Skyddsområden i privat ägo kan vara permanent skyddade eller tillfälligt skyddade för en period av 10 eller 20 år. I allmänhet finns det ingen trafik som kan räknas som övrig trafik till skyddade områden som ägs av privatpersoner och som inte kan användas i enlighet med deras normala användningsändamål. I dessa fall kan de skyddade områdenas areal uteslutas från vägenhetsberäkningen eller alternativt tilldelas de skyddade områdena vikttalet 0.

Exempel 21:

Karhuvaara-området är ett programobjekt för gamla skogar och omfattar dessutom myrskyddsområden. En del av området har förvärvats till staten som naturskyddsområde. Området ligger i närheten av en tätort. Naturstigen i området presenteras bland annat på kommunens webbplats. Skolorna i tätorten använder området som undervisningsobjekt.

Antalet besökare uppskattas till 2 000 per år. Hälften av dem är dock skolbarn som cyklar. Antalet resor med bil uppskattas med hänsyn till servicetrafiken till 500 resor per år. Vägenheterna förordnas för Forststyrelsen.

Vikttalet blir $2 \times 500 \times 1,5 t = 1 500 t$

3.5.4 Hästtrafik

Träning av travhästar sliter en väg. Vid bestämmandet av vägenheterna beaktas antalet hästar, volymen på användningen och användningens art samt den vägsträcka som används. Belastningen av normal travträning beräknas till **225 ton per travhäst/km**. I vikttalet ingår tur- och returrestan.

Den genomsnittliga väganvändningen baserar sig på en bedömning där hästar körs/rids på vägen varannan dag.

På grund av träningens natur kan vikttalet korrigeras enligt provning:

- Användning av vägen är livligare än i genomsnitt eller så är förhållandena i övrigt annorlunda, korrigeringsfaktor + 10 ... 50 procent
- Vägen används lättare eller mindre ofta än i genomsnitt eller endast en del av året, eller så körs det eller rids med hästar på vägen sällan på en del av den, korrigeringsfaktor - 10 ... -40 %
- Slumpmässig användning av vägen, korrigeringsfaktor - 50 ... -80 %

Belastningen av ridningen kan uppskattas till hälften av belastningen av travträningen, det vill säga att vikttalets riktvärde är **110 ton/häst/km**. Vikttalet omfattar en tur- och returresa.

Det finns närmare anvisningar om bruksavgifterna för travträning och ridning i det rekommendationsavtal som Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter m.fl. ingick 2016. Länk till avtalet om hästvägar 2016 (<http://www.tieyhdistys.fi>). "hevosreittisopimus" (avtalet om hästvägar) som sökord.

Läs om travträning och ridning även i punkt 4.3 Bruksavgift för särskild användning.

Exempel

Exempel 22:

Ett häststall är delägare i en enskild väg. På stallet finns det tre travhästar som tränas på den enskilda vägen. Den enkelriktade sträcka som används för träningen är 1,2 km. Träningstrafikens årliga vikt är $275 \text{ t/st.} \times 3 \text{ st.} \times 1,2 \text{ km} = 990 \text{ tkm}$

Exempel 23:

Travhästar transporteras till en travbana en gång i veckan (52 veckor) med en liten lastbil som väger 7 ton. Från stallet förflyttar man sig längs en enskild väg i 0,8 km till en allmän väg. Resan beaktas i båda riktningarna. Trafikvikten på grund av transporten av travhästar är $2 \text{ (tur- och returresoer)} \times 7 \text{ t} \times 0,8 \text{ km} \times 52 = 582 \text{ tkm}$

3.6 Småskalig trafik i vissa fall

En vägdeläggare vars fastighet ingår i vägens nyttoområde ingår i vägenhetsberäkningen. I praktiken möter man situationer där en vägdeläggares trafik är mycket liten. Vägdeläggare kan beaktas med vikttalet **15 ton** i de fall som beskrivs nedan.

- En obebyggd tomt på under 1 ha eller obeboelig byggnad som en egen fastighet, vilken besöks högst 5 gånger om året.
- En gammal åker som inte är i odlingsanvändning som en egen fastighet och inte uppfyller minimitillväxten i skogsmark på 1 m³/ha/år.

Om en vägdeläggare inom nyttoområdet för en enskild väg har en större fastighet eller en helhet som består av flera fastigheter, används inte det ovan nämnda vikttalet på 15 ton. Regionerna kommer att beaktas i samband med en större helhet.

I fall av med småskalig trafik, kan 15 ton fastställas som vikttal för vilket trafikslag som helst i vägenhetsberäkningen. Ett avvikande vikttal för ett trafikslag bör motiveras för vägenhetsberäkningen. Som kriterium kan nämnas till exempel småskalig trafik.

För ett projekt för byggande av en enskild väg används ett vikttal enligt det framtida användningsändamålet på en obebyggd tomt, om det är känt att tomten kommer att byggas. Om vikttalet för tomtens användningsändamål inte används, beaktas byggkostnaderna retroaktivt. Se 5.3.1.

Exempel

Exempel 24: en obeboelig byggnad

En vägdeläggare har en egen fastighet på 0,4 ha längs en enskild väg. På tomten finns en gammal obeboelig byggnad, på vilken taket redan tryckts in. Eftersom vägdeläggaren inte har några andra fastigheter inom nyttoområdet och besöken på tomten endast är några enstaka gånger per år, kan 15 ton användas som vikttal.

Exempel 25: tomter märkta i en stranddetaljplan och andra obebyggda tomter

En markägare har utarbetat en stranddetaljplan för ett skogsskifte. På basis av planen kan ett skogsskifte avstyckas till flera tomter för fritidsbostäder. Till skogsskiftet förflyttar man sig längs en enskild väg.

Så länge tomterna för fritidsbostäder inte överlåts vidare, bestäms vägenheterna enligt skogen. När en enskild tomt sålts, används vikttalet 15 ton för den, om inte byggnadsåtgärder vidtas innan väglagets vägenhetsberäkning uppdateras.

I samband med byggande av en enskild väg används ett vikttal på 750 ton för en fritidstomt.

4 BRUKSAVGIFTER

Vägenheter bestäms för vägdelägarna för delägarens fastighet enligt den trafik som användningen av den kräver. Användningen av en vägdelägarers fastighet kan dock ändras till exempel om vägdelägaren börjar sälja sten eller matjord från sin fastighet, vilket i de flesta fall endast leder till en tillfällig ökning av tunga transporter på vägen. En sådan tillfällig ändring av en delägarers trafik och den ökning av behovet av vägunderhåll som föranleds av den och som inte har kunnat beaktas vid fastställandet av vägdelägarers vägenheter kan beaktas genom att en bruksavgift som motsvarar den uppskattade användningen av vägen för tiden för sådana transporter påförs delägaren.

I samband med olika inlösande företag, såsom kraftöverföringslinjer och vattendragsbyggnad, inlöses vissa nyttjanderätter eller så begränsas i övrigt markägarens rätt att nyttja sin fastighet. För tillgodoseende av rätten tilldelas inlösaren rätt att använda existerande enskilda vägar som särskilt angetts i inlösningsbeslutet. Följaktligen blir innehavaren av inlösningsrätten vägdelägare. Beroende på situationen kan färdseeln till sådana nyttjanderättsenheter vara mycket begränsad och slumpmässig. I dessa fall är det mest ändamålsenligt att av delägaren ta ut en bruksavgift som bestäms på basis av transporterna i stället för vägavgifter.

Enligt 39 § i lagen om enskilda vägar kan de medel som behövs för väghållningen av en skogsväg i stället för vägavgifter samlas in såsom bruksavgifter på grund av användningen av vägen hos dem som har använt vägen. Grunderna för bestämmande av bruksavgifterna ska då fastställas med beaktande av hur olika användningar inverkar på kostnaderna för underhållet av vägen. Bruksavgiften ska debiteras efter transporten och betalas inom den tid som bestämts vid debiteringen.

I 38 § i lagen om enskilda vägar föreskrivs att den, som i enlighet med 28 § 3 mom. tillfälligt använder vägen, ska erlägga en bruksavgift såsom ersättning för detta. Avgiften ska fastställas i enlighet med vad som anses skäligt med beaktande av den vägavgift som påförs delägare för motsvarande användning av vägen och den särskilda ökning av underhållskostnaderna som användningen av vägen eventuellt förorsakar.

Den som använder vägen mot en bruksavgift ska utan dröjsmål efter att transporten eller annan användning avslutats till bestyrelsen eller sysslomannen för en enskild väg ge en utredning om mängden transporterade gods, transportsättet och transporttiden eller annan användning av vägen. Om en sådan utredning inte fås, kan bruksavgiften bestämmas enligt uppskattning. Vid uppskattningen används fordonsmassorna i tabell 2.

4.1 Bruksavgift för gruskörning

Om en vägdelägare regelbundet säljer och transporterar grus från sitt område, ska gruskörningarna beaktas i hans vägenheter. Om gruskörningarna är tillfälliga, kan vägdelägaren utöver vägenheterna påföras en bruksavgift på basis av transporterna. Om en grusgrop har hyrts ut och transporten sköts av ett grusföretag eller en grusbilist, kan transportören påfö-

ras en bruksavgift. Tonkilometer kan räknas och prissättas när den totala mängd kubikmeter som transporteras och transportsträckan är känd.

Exempel 1:

Från en fastighet körs årligen 1 000 l-m³ grus. En lös kubikmeter grus väger cirka 1,5 ton. Körsträckan är 1,8 km. Som fordon används en 3-axlad lastbil med en totalvikt på 28 t, vars lastvikt 16 ton och tomvikt 12 ton.

Grusvikt: $1\,000\text{ l-m}^3 \times 1,5\text{ t / l-m}^3 = 1\,500\text{ t}$

Fulla laster: $1\,500\text{ t} / 16\text{ t / st.} = 94\text{ st.}$

Lastbilstrafikens vikt: $2\text{ (tur- och returresa)} \times 12\text{ t / st.} \times 94\text{ st.} = 2\,256\text{ t}$

Totalvikt sammanlagt: $2\,256\text{ t} + 1\,500\text{ t} = 3\,756\text{ t}$

Antal tonkilometer blir: $3\,756\text{ t} \times 1,8\text{ km} = 6\,760\text{ tkm}$

Bruksavgiftens storlek fås genom att antalet tonkilometer multipliceras med det enhetspris per tonkilometer som tas ut i väglaget.

4.2 Den bruksavgift som fastställs en mjölkbil

Om en vägdelägare utgörs av mjölkproducenter, beaktas den belastning som mjölkkörningarna medför i deras vägenheter. Om det inte finns några mjölkproducenter, men en mjölkbil använder vägen till exempel som genväg, kan en bruksavgift tas ut hos mejeriet eller transportföretaget. Som grund för beräkningen av bruksavgift används faktiska fordons- och lastvikter samt de resor som körs.

Exempel 2:

En mjölkbil med en total vikt på 20 ton kör genom en 3 km lång enskild väg varannan dag och använder den som en genväg. Bilen gör returresan via en annan väg. Det finns inga mjölkgårdar längs vägen.

Antal tonkilometer är $20\text{ t} \times 3\text{ km} \times 365 / 2 = 10\,950\text{ tkm}$

Bruksavgiftens storlek fås genom att antalet tonkilometer multipliceras med det enhetspris per tonkilometer som tas ut i väglaget.

4.3 Bruksavgift som fastställs för specialanvändning

Bruksavgifter som påförs för en båthamn, en badstrand eller en jaktförening för trafik som förorsakas av en jaktstuga eller enbart jakt ska basera sig på en bedömning av den faktiska trafiken.

Exempel:

Exempel 3:

En förening har en båtplats inklusive parkeringsplatser vid en enskild väg. Det finns inga byggnader i området. Det finns trafik både på sommaren och vintern. Den avlagda sträckan är 2,3 km.

Föreningen har inte gett uppgifter om användningen av båtplatsen, varför bruksavgiften bestäms enligt uppskattning. Sommartrafiken uppskattas till 4 bilar på vardagar och till 10 bilar på lördagar och söndagar. Under vintern beräknas trafiken vara mindre, pimpelfiskare på vardagarna 2 bilar och 5 bilar på lördagar och söndagar. Vintertiden beräknas vara 5 månader lång. Antalet bilar per vecka på sommaren är 40 bilar och på vintern 20 bilar. Den totala årliga trafikvolymen blir 30 veckor x 40 bilar + 22 veckor x 20 bilar = 1 640 bilar. Som genomsnittlig vikt för bilar är det möjligt att använda 1,5 ton.

Det viktetal för den trafik som orsakas av båtplatsen blir:

$$2 \text{ (tur- och returresa)} \times 1\,640 \times 1,5 \text{ t} = 4\,920 \text{ t}$$

$$\text{Vägenheten för båtplatsen blir } 4\,920 \text{ t} \times 2,3 \text{ km} = 11\,316 \text{ tkm}$$

Bruksavgiftens storlek fås genom att antalet tonkilometer multipliceras med det enhetspris per tonkilometer som tas ut i väglaget.

Exempel 4:

Ett jaktsällskap har en jaktstuga vid en enskild väg. Älg- och hjortjaktlaget använder sig av en enskild väg för att förflytta sig till jaktstugan. Jaktlaget samlas i stugan på morgonen före jakten och på kvällen efter jaktens slut. Antalet jaktgångar är 8 helger (16 dagar) med totalt 10 bilar. Den enskilda vägens längd är 3,5 km.

Den totala årliga trafikvolymen är 2 x (morgon och kväll) 16 x 10 bilar = 320 bilar. Som genomsnittlig vikt på bilarna används 1,5 ton.

Vikttalet för den trafik som jaktlaget orsakar blir:

$$2 \text{ (tur- och returresa)} \times 320 \times 1,5 \text{ t} = 960 \text{ t}$$

$$\text{Vägenheterna för jaktlaget blir: } 960 \text{ t} \times 3,5 \text{ km} = 3\,360 \text{ tkm}$$

Bruksavgiftens storlek fås genom att antalet tonkilometer multipliceras med det enhetspris per tonkilometer som tas ut i väglaget.

Exempel 5:

För en ägare av ett ridstall som inte är delägare i en enskild väg men som regelbundet använder vägen för ridning är det möjligt att påföra en bruksavgift för användningen av vägen.

Utgångspunkten kan vara det riktvärde på 110 ton/häst/km som angetts för övrig trafik (avsnitt 3.5.4) och för vilket en bruksavgift härleds utifrån priset per tonkilometer för den berörda vägen. Avgiften täcker endast hästtrafiken. All annan fordonstrafik som indirekt orsakas av hästar på en väg som föremål för enhetsberäkning, såsom fodertransporter, hästtransporter, kundtrafik och servicetrafik, ska värderas separat när bruksavgiften fastställs.

4.4 Bruksavgift för distributionsbolag

En arbetsgrupp som bestod av representanter för Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenterna MTK rf, Svenska lantbruksproducenternas Centralförbund SLC rf, Fingrid Abp och Vägförening i Finland rf har utrett grunden för ersättning för den användning av enskilda vägar som behövs för underhåll av kraftledningar (minst 110 kV).

Som grund för bruksavgiften utreddes antalet normala underhållsarbeten för kraftledningar, såsom konditionsbesiktningar och rönjningar av ledningsområdet under en tioårsperiod. En konditionsbesiktning utförs vartannat år. Underhållskörningar görs med 5–7 års mellanrum. Dessutom förekommer tillfälliga besök för inspektioner och reparationer. Som bilmateriel används person- och terrängbilar, ibland även lastbilar vid reparationsbesök.

Bruksavgiften betalas för varje avlagda vägkilometer och för tio år åt gången. Detta omfattar användning av vägen fram och tillbaka. Med tanke på underhållet av kraftledningen indelas enskilda vägar i fyra kategorier:

- Hjälpvägar som används sporadiskt är vägar som inte används regelbundet, men som kan användas i undantagsfall. Den rekommenderade bruksavgiften är 15 €/km/10 år.
- Sedvanliga underhållsvägar som används regelbundet tjänar underhållet av 1–4 stolpar. Den rekommenderade bruksavgiften är 30 €/km/10 år.
- Betydande underhållsvägar som används regelbundet tjänar underhållet av 5–8 stolpar. Den rekommenderade bruksavgiften är 40 €/km/10 år.
- Betydande stomvägar tjänar underhållet av över 8 stolpar eller så utgör de stomvägar för de underhållsvägar (förgreningar) som leder till stolparna. Den rekommenderade bruksavgiften är 50 €/km/10 år..

För användning av varje väg betalas dock oberoende av beräkningen av bruksavgiften minst 30 €/10 år.

I särskilda fall får undantag göras från denna rekommendation med en gemensam överenskommelse. Väganvändningen för större reparationsarbeten och kraftledningsprojekt än vanligt avtalas särskilt.

Skador på vägen ersätts särskilt eller så återställs vägen åtminstone i tidigare skick.

5 SPECIALSITUATIONER

5.1 Vägavsnitt av olika nivåer

Vägdelägarna fattar beslut om vägnivån bland annat utifrån vilken trafik och användning det finns på vägen. En väg behöver inte vara av samma nivå över hela vägens längd.

Vägavsnitt av olika nivåer är till exempel broar, färjor för enskilda vägar, vägavsnitt dit lätt trafik styrs samt vägavsnitt som innehåller enbart jord- och skogsbrukstrafik, om det annars finns bebyggelse året runt på vägen.

I vägenhetsberäkningen är det möjligt att beakta delar av vägen med olika nivåer. Separata vägenhetsberäkningar kan göras för vägavsnitten, bland annat då vårdnivån för vägavsnitten är annorlunda eller underhållskostnaderna avviker avsevärt mellan vägavsnitten. För exempelvis boende kan behovet av vägnivå skilja sig från behovet för jord- och skogsbruk.

För vägavsnitt av olika nivåer uppgörs egna vägenheter, som syns direkt antingen från en enda beräkning eller som är särskilt uppgjorda vägenhetsberäkningar.

Vägar med olika nivåer i praktiken

I praktiken finns det vägavsnitt på olika nivåer bland annat på skogsvägar där det finns betydligt mer trafik på huvudgrenen än på sidogrenen. Huvudgrenens vägsträcka kan omfattas av vinterunderhåll, vilket nödvändigtvis inte är fallet för sidogrenarna.

Trafiken på vägar med olika nivåer kan vara annorlunda. Den första delen av vägen kan ha åretruntrafik på grund av boende eller företagsverksamhet och den återstående delen av vägen kan ha endast åker- och skogsskiftet.

Exempel 1: huvudgrenen och sidogrenarna i ett skogsvägnät

Huvudgrenen på en skogsväg hålls i trafik på vintern och de årliga underhållskostnaderna är i genomsnitt cirka 1 000 €/km. Underhåll av sidogrenar utförs inte årligen, plogning på vintern endast vid behov. Genomsnittlig underhållskostnad på cirka 200 €/km.

Egna vägenheter kan räknas för skogsvägens huvudgren och sidogrenarna. Sidogrenarna kan ha en gemensam vägenhetsberäkning..

Maximibeloppet på en vägdelägares väghållningskostnader

Beräkningen i samband med maximikostnadsgranskningen enligt tidigare publikationer har slopats. Beräkningen var komplicerad och den kunde som mekanisk beräkning ge felaktiga slutresultat och därtill var den på grund av sin mekaniska karaktär svårförklarlig för vägdelägarna. Beräkningen i maximikostnadsgranskningen undersökte förhållandet mellan vägenheternas ackumulering och den väglängd som var föremål för enhetsberäkning.

Principen för maximikostnadsgranskningen, som innebär att vägdelägarna ska behandlas rättvist vid fördelningen av väghållningskostnaderna, är viktig. Maximikostnaden bör därför fortfarande granskas inom vägenheten, men på ett lite annat sätt än tidigare.

Antalet vägenheter för en vägdelägare i förhållande till vägenheterna för hela vägen får inte överstiga den så kallade maximikostnaden. Med maximikostnad avses i detta sammanhang kostnaderna för den vägsträcka som en vägdelägare behöver i förhållande till kostnaderna för hela vägen. Överskridande av maximikostnaden kan förhindras genom separata vägenhetsberäkningar av vägavsnitten. Alternativt kan vägdelägarnas vägenheter jämkas så att maximikostnaden inte överskrids.

Exempel 2: en vägdelägares vägenheter överskrider maximikostnaden

Kostnaderna för det vägavsnitt som en vägdelägare behöver är 500 €/år, för hela vägen är kostnaderna 2 000 €/år. Vägdelägarnas vägenhetsantal enligt vägenhetsberäkningen är 3 000 tkm. Antalet vägenheter i vägenhetsberäkningen för hela vägen är 10 000 tkm.

Vägdelägares vägenhetsantal är 30 % av hela vägens vägenheter. Kostnaderna för den vägdel som en vägdelägare behöver utgör 25 procent av kostnaderna för hela vägen. Väghållningskostnaderna på enskilda vägar fördelas i förhållande till vägenheterna, varvid vägdelägares betalningsandel uppgår till 600 €.

En vägdelägares betalningsandel är på väg att överstiga maximikostnaden. Vägdelägares vägenheter ska jämkas så att vägdelägares vägenheter är högst 2 500 tkm

5.2 Genomfartsvägar

Med genomfartsväg avses en väg till vilken trafiken riktar sig från minst två håll. I regel avses en situation där en genomfartsväg passerar mellan två landsvägar. Med genomfartsväg avses inte vägar där till exempel vägens andra utgång leder till en enskild väg dit trafiken riktar sig sporadiskt.

Vägenheterna för väghållningen på genomfartsvägar beräknas i regel på samma sätt som för andra enskilda vägar. Längden på den sträcka som en vägdelägare avlägger beräknas längs den huvudsakliga rutten till den allmänna vägen. Alternativt delas vägdelägares förflyttning i två delar, varvid vikttalet också divideras i förhållande till den användning som motsvarar färdriktningen.

I fråga om genomfartsvägar för skogstrafik används inte vändplatserna vid beräkning av använda sträckor längs vägen.

5.3 Specialfrågor inom väghållning

5.3.1 Retroaktiva kostnader för byggande av väg

Enligt 40 § i lagen om enskilda vägar kan en vägdelägare, eller någon som har temporär rätt att färdas på vägen eller en vägtrafikant som har tillstånd att använda vägen (mot en bruksavgift) åläggas att betala en skälig ersättning för kostnaderna för byggande av vägen. Bestämmelsen i lagen om enskilda vägar är avvikande på Åland (Landskapslag (2008:59) om enskilda vägar i landskapet Åland 24 §, retroaktiva kostnader 20 år).

Exempel 2: Beräkning av ersättningen för en retroaktiv byggkostnad (vägdelägare)

En väg har byggts för sex år sedan, kostnaderna ska ännu amorteras i 9 år. Byggandet av vägen har kostat 65 000 €. Understöd på 30 000 € har fått för detta. Kostnaderna för vägdelägarnas byggande uppgick då till 35 000 €. Vägen har enligt vägenhetsberäkningen sammanlagt 8 000 tkm vägenheter. Ett outbrutet område har överlåtits från en vägdelägares skogsområde och det har beviljats bygglov. Ägaren till det outbrutna området blir en ny vägdelägare, som förflyttar sig längs vägen till sin bostadsfastighet. Den använda sträckan är 700 meter. Den nya vägdelägaren har vägenheter på $1700 \text{ t} \times 0,7 \text{ km} = 1190 \text{ tkm}$.

- Byggande av väg 65 000 €, understöd 30 000 €
- Vägdelägarna har kostnader som inte amorterats för vägen till ett belopp på $35\,000 \text{ €} \times (9 \text{ år} / 15 \text{ år}) = 21\,000 \text{ €}$
- Priset på en icke-amorterad byggkostnad / vägenhet $21\,000 \text{ €} / 9190 \text{ tkm} = 2,28 \text{ €/tkm}$
- Den nya vägdelägarens ersättning till väglaget för byggnadskostnaderna är $2,28 \text{ €} / \text{tkm} \times 1190 \text{ tkm} = 2\,713 \text{ €}$

Exempel 3: beräkning av den retroaktiva ersättningen för byggkostnader (bruksavgift)

Byggkostnader kan fastställas retroaktivt även för väganvändare som använder vägen mot en bruksavgift. Om tillstånd att använda en väg meddelats tills vidare, beräknas ersättningen på samma sätt som för en vägdelägare. I fråga om användningen av en viss väg beräknas ersättningen för den tid som vägen används (till exempel tre år). Exempel på en beräkning:

- Byggandet av väg har kostat 65 000 €, bidrag 30 000 €
- Vägbygget har kostat vägdelägarna 35 000 € för 6 år sedan.
- Av vägdelägarnas byggkostnader för vägen återstår det att amortera 21 000 €
- Icke-amorterade byggkostnader per år $21\,000 \text{ €} / 9 \text{ år} = 2333 \text{ €/år}$
- Summan av vägdelägarnas vägenheter 8 000 tkm
- Trafiken för väganvändarna mot en bruksavgift har uppskattats till 1 000 tkm per år

- Vägenheterna uppgår till totalt 9 000 tkm inklusive den tillståndspliktiga trafiken
- Icke-amorterade byggkostnader per år $2333 \text{ €/år} / 9000 \text{ tkm} = 0,26 \text{ €/tkm}$
- Det tidsbegränsade tillståndet att använda vägen gäller i tre år.
- Ersättning för vägen $0,26 \text{ €/tkm} \times 1000 \text{ tkm/v} \times 3 \text{ år} = 780 \text{ €}$

5.3.2 Allmän trafik, kommun och/eller stat som väghållare

Det är möjligt att till förmån för en kommun eller staten vid en lantmäteriförrättning grunda en vägrätt för användning för allmän trafik, om det är fråga om en befintlig väg, vägen har ett väglag och om dessa inte har någon fastighet på området. Om det finns en fastighet på vägområdet blir kommunen/staten väghållare genom fastigheten.

Om staten eller kommunen är väghållare, ska deras andel av väghållningen bestämmas på basis av vägenheterna. Vägenheter för staten eller en kommun kan påföras vid lantmäteriförrättning endast då vägenheter bestäms på grund av att allmän trafik styrs till en enskild väg. Huvudregeln är att vägenheterna fastställs efter den verkliga trafiken. När staten eller en kommun styr lätt trafik till en enskild väg bedöms det förhöjda underhållskravet på basis av tilläggskostnaderna som den lätta trafiken förutsätter och vägenheterna höjs enligt behov.

Det är också möjligt att väglaget och kommunen eller staten ingår ett underhållsavtal på basis av vilket väghållningen av vägen eller vägavsnittet helt eller delvis övergår till kommunen eller staten.

Exempel 4: en kommun som väghållare, högre väghållningsnivå

Delen på en enskild väg är en kilometer lång och det finns fem byggplatser längs den. Summan av vägenheterna på byggplatserna är 3 300 tkm. Vägen förbinder två huvudleder för lätt trafik och det ligger i kommunens intresse att styra den lätta trafiken dit.

Kostnaderna för väghållningen har i fråga om trafiken på byggplatserna varit 900 €/år och den avgift som tas ut för en vägenhet är $900 \text{ €} / 3\,300 \text{ tkm} = 0,27 \text{ €/tkm}$. Den högre väghållningsnivå som den lätta trafiken kräver beräknas uppgå till 600 € per år utifrån de genomsnittliga kostnaderna för plogning, sandning, ansvarsförsäkring och övervakning. Vägenheterna för lätt trafik är följaktligen $600 \text{ €} / 0,27 \text{ €/tkm} = 2\,222 \text{ tkm}$. Summan av vägenheterna för vägavsnittet ändras till 5 522 tkm.