

---

<b>Utfärdad:</b>	<b>Träder i kraft:</b>	<b>Giltighetstid:</b>
01.04.2020	01.04.2020	Tills vidare

---

**Lagstiftning som anvisningen baserar sig på:**

Lag om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) 2 § 1 mom.  
8 punkten  
Statsunderstödslag (688/2001) 37 §  
Lag om enskilda vägar (560/2018) 7 kap.  
Statsrådets förordning om enskilda vägar (1069/2018)

---

**Ändringsuppgifter:**

25.4.2023 Kravet på bärighetsmätning har uppdaterats i punkt 4.4 (från och med 1.6.2023) och kostnaderna för talkoarbete i punkt 4.4.4 Övriga kostnader  
13.1.2023 Understödsprocent har uppdaterats, förordningen om en temporär ändring av förordningen om enskilda vägar är i kraft 1.1.2023–31.12.2025  
1.7.2021 Anvisningen uppdaterades i sin helhet. Uppdateringen gällde närmast användbarheten.  
18.02.2021 Punkterna 5.1 Ansökan om understöd, 5.3 Understödet storlek, 5.4 Mottagande av understöd, 8.2 Konkurrensutsättning och 8.4 Tillsyn preciserades.  
03.06.2020 Punkterna 5.4 och 8.1 preciserades i fråga om mottagande av understöd  
Ersätter Statsbidrag för enskilda vägar, Trafikverkets anvisningar 11/2016

---

## Statsunderstöd för enskilda vägar

Lagen och förordningen om enskilda vägar är de centrala författningar som styr beviljandet av statsunderstöd för enskilda vägar. I anvisningen anges också andra viktiga författningar som aktörer som får statsunderstöd ska beakta i sin verksamhet.

Anvisningen behandlar möjligheterna att få statsunderstöd för enskilda vägar samt statsunderstöd för vägförbättringar och användning och underhåll av särskilda objekt. Ansökningsförfarandena för detta samt principerna och rutinerna för behandling av ansökningar, beslutsfattande och utbetalning av statsunderstöd behandlas mer detaljerat än i tidigare anvisningar.

Publikationen fungerar som en anvisning för de personer vid NTM-centralerna och UF-centret som behandlar statsunderstödsärenden enligt lagen om enskilda vägar. Till väglag och kommuner ger den råd och anvisningar om NTM-centralernas och UF-centrets förfaranden i statsunderstödsärenden som gäller enskilda vägar.

## Förord

Vägdelägarna för en enskild väg ska hålla vägen i ett skick som motsvarar vägens syfte, det vill säga närmast i det skick som vägdelägarnas trafik förutsätter. Vägdelägarna beslutar också själva om nivån på vägunderhållet.

Ett större projekt för förbättring av vägen eller förnyande av en stor bro utgör ofta en mycket stor ekonomisk belastning för vägdelägarna. Vägen kan också ha trafikmässig betydelse även för andra än vägdelägarna.

Behovsprövat statsunderstöd kan beviljas för förbättringsprojekt. Understödet söks från NTM-centralen.

Årligt statsunderstöd kan också beviljas för underhållskostnader för enskilda vägars vajerfärjor och vintervägar.

I beviljandet av understöd följs statsunderstödslagen och lagen om enskilda vägar. Ett väglag som ansöker om och få understöd ska följa dessa författningar. NTM-centralen fattar beslut om valet av understödsmottagare och understödets storlek. Verksamheten kring statsunderstöd för enskilda vägar baserar sig på ovan nämnda författningar och på denna anvisning.

De viktigaste anvisningarna för ansökan om och beviljande av statsunderstöd har sammanställts i denna publikation. Anvisningspublikationen har uppdaterats genom ett samarbete mellan experter från Transport- och kommunikationsverket (Traficom), Trafikledsverket, NTM-centralen och UF-centret.

Helsingfors, april 2020

Transport- och kommunikationsverket (Traficom)

## Innehållsförteckning

1	Möjlighet att få statsunderstöd för en väg.....	1
1.1	Villkor för statsunderstödsbehörighet .....	1
1.2	Terränggranskning för understödsbehörighet .....	2
1.3	Ändringssökande .....	2
2	Förbättringsprojekt som understöds.....	3
2.1	Projekt som understöds i första hand .....	4
2.2	Övriga projekt som understöds.....	4
2.3	Övriga arbeten som utförs i samband med förbättringsprojekt .....	5
3	Understödsförfarande för förbättringsprojekt.....	8
3.1	Att söka understöd.....	8
3.2	Beslut om statsunderstöd .....	12
3.3	Understödet storlek .....	14
3.4	Mottagande av understödet.....	14
3.5	Utbetalning av understödet .....	15
	Ansökan om utbetalning av understöd för enskilda vägar .....	15
	Bilagor till ansökan om utbetalning .....	15
	Utbetalning av understödet.....	16
3.6	Ändringssökande .....	18
4	Utarbetande av en förbättringsplan för en väg .....	19
4.1	Tillstånd och utlåtanden.....	19
4.2	Förrättning av enskild väg och markägarnas samtycken .....	20
4.3	Plankartor.....	20
4.4	Teknisk planering och dimensionering av projekt .....	21
5	Särskilda drag i planeringen av ett broprojekt .....	26
5.1	Preliminär planering .....	27
5.2	Byggplan .....	28
5.3	Kostnads kalkyl och arbetsbeskrivning .....	28
5.4	Sammanställande och godkännande av planen .....	29
6	Genomförande av förbättringsprojekt.....	30
6.1	Konkurrensutsättning .....	31
6.2	Anbudsfrågningar och entreprenadavtal.....	32
6.3	Tillsyn .....	33
6.4	Rapportering .....	35
6.5	Genomförande av broprojekt.....	35
7	Understöd för användning och underhåll av särskilda objekt .....	37

7.1	Statsunderstödsbehörighet för färjelägen och vintervägar .....	37
7.2	Understödet storlek .....	37
7.3	Godtagbara kostnader .....	38
7.4	Utbetalning av understödet .....	39
	<b>Ansökan om utbetalning av understöd för ett särskilt objekt .....</b>	<b>39</b>

**BILAGOR**

- Bilaga 1      Prestationsbaserad kostnads kalkyl för projekt för förbättring av  
enskild väg Bilaga 2 Exempel på kostnads kalkyl
- Bilaga 3      Enskilt väglag som upphandlare av en entreprenad
- Bilaga 4      Bestämmelser om statsunderstöd i lagen och förordningen om enskilda vägar

Blanketter och andra dokument finns på <https://www.ely-keskus.fi/yksityisteiden-parantamisen-avustaminen>

## 1 Möjlighet att få statsunderstöd för en väg

För att statsunderstöd ska kunna beviljas för förbättring av en väg eller för underhåll av ett särskilt objekt måste den enskilda väg som väglaget förvaltar uppfylla villkoren för statsunderstödsbehörighet. Att villkoren för understödsbehörighet uppfylls ger dock inte i sig rätt till understöd för förbättring, utan besluten om vilka projekt som ska få understöd fattas på det sätt som beskrivs nedan i denna anvisning.

### 1.1 Villkor för statsunderstödsbehörighet

Enligt 83 § i lagen om enskilda vägar är en enskild väg behörig för statsunderstöd om följande villkor uppfylls:

- ett väglag har bildats för vägen
- uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet (Digiroad) är uppdaterade, i enlighet med vad som förutsätts i 50 § i lagen om enskilda vägar.

För att få behörighet för statsunderstöd ska väglaget meddela uppgifterna om väglaget till Lantmäteriverkets register över enskilda vägar och uppgifterna om den enskilda vägen till Trafikledsverkets nationella informationssystem för väg- och gatunätet (Digiroad).

Uppfyllandet av kravet på väglag utreds med hjälp av ett utdrag ur registret över enskilda vägar i Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem, som bifogas till ansökan. Det räcker inte att grundandet av ett väglag har anhängiggjorts.

Uppfyllandet av skyldigheten att anmäla uppgifter till det nationella informationssystemet för väg- och gatunätet (Digiroad) kontrolleras med hjälp av ett intyg eller en annan utskrift från Digiroad-systemet som bifogas till ansökan.

Man ska göra en anmälan till det nationella informationssystemet för väg- och gatunätet (Digiroad) när statsunderstöd söks, även om inga begränsningar eller förbud enligt 50 § i lagen om enskilda vägar skulle gälla för den enskilda vägen. Om väglagets uppgifter redan är anmälda och uppdaterade i Digiroad-systemet, kan väglaget vid behov få ett nytt intyg om anmälan av uppgifter från systemet att bifoga till understödsansökan.

Mer information om anmälan av Digiroad-uppgifter finns på Trafikledsverkets webbplats på: [www.vayla.fi/yksityistiet](http://www.vayla.fi/yksityistiet).

Väglagets adressuppgift är i de flesta fall adressen till väglagets kontaktperson. I administrationen av det understödssystem för enskilda vägar som används av NTM-centralerna och UF-centret (det allmänna understödssystemet) följer man därför även EU:s allmänna dataskyddsförordning (GRPR) och dataskyddslagen. Från det allmänna understödssystemet görs inga massutlämningar av namn- och adressuppgifter för väglagens kontaktpersoner (förfrågningar om kontaktuppgifter till väglag kan riktas till Lantmäteriverket, registret över enskilda vägar). Namn- och adressuppgifter för väglag kan med väglagets samtycke lämnas ut för informations-, forsknings- och andra godkända syften, dock inte för endast marknadsföringssyften.

För att statsunderstöd ska kunna beviljas för förbättring av en väg eller underhåll av ett särskilt objekt måste vägen vara statsunderstödsbehörig. Behörighetsvillkoren är desamma som för understöd för förbättring av en väg.

Beslutet om understödsbehörigheten fattas i samband med ansökan om understöd för förbättring av vägen eller utbetalning för ett särskilt objekt.

Om det är fråga om ett nytt särskilt objekt som inte har beviljats statsunderstöd tidigare år, ska statsunderstöd för underhåll sökas från NTM-centralen senast i augusti året före det kalenderår från vars början understöd söks (statsrådets förordning om enskilda vägar 5 §). Statsunderstöd kan beviljas enligt användnings- och underhållskostnader för enskilda vägars särskilda objekt inom ramen för statsunderstödsanslaget i första hand för enskilda vägar som betjänar fast bosättning (statsrådets förordning om enskilda vägar 6 §).

Understöd för underhåll av ett nytt särskilt objekt ska sökas från NTM-centralen med en ansökan om utbetalning för särskilt objekt och nödvändiga bilagor. Ärenden kring statsunderstöd för särskilda objekt behandlas närmare i kapitel 7.

Mer information:

- Kundtjänst för trafik, tfn 0295 020 603 (mån–fre kl. 9–16)
- [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi) > Trafik > Statsbidrag för enskilda vägar

## **1.2 Terränggranskning för understödsbehörighet**

Den information som lagts fram gällande understödsbehörigheten kan granskas genom att en representant för NTM-centralen gör ett besök eller en granskning i terrängen som en del av behandlingen av ansökan om understöd för förbättring av vägen eller utbetalning för ett särskilt objekt.

## **1.3 Ändringssökande**

Väglaget kan söka ändring i den definition av understödsbehörigheten som NTM-centralen gjort i samband med behandlingen av förbättringsunderstödet. Man kan inte direkt överklaga i NTM-centralens beslut genom besvär, utan man kan begära omprövning av beslutet inom 30 dagar efter delfåendet av det. Omprövningsbegäran görs till NTM-centralen. (Statsunderstödslagen 34 §, lagen om enskilda vägar 88 §.)

Det beslut som meddelas av NTM-centralen med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Behörig förvaltningsdomstol är den inom vars domkrets den enskilda vägen finns. (Lagen om enskilda vägar 88 §.)

En detaljerad anvisning för ändringssökande bifogas till beslutet.

## 2 Förbättringsprojekt som understöds

Väghållningen av en enskild väg omfattar underhåll och förbättring av vägen efter byggandet. Genom underhållet säkerställer man möjligheterna till daglig trafik på vägen och bevarar vägens strukturella skick. Med förbättring av en enskild väg avses större iståndsättningsåtgärder samt större renoveringar av en väg eller bro. (Lagen om enskilda vägar 3 § 1 mom. 10–12 punkterna.)

Vägdelägarna ansvarar för väghållningen av en enskild väg. Vägdelägarna ska hålla vägen i sådant skick som motsvarar dess ändamål, det vill säga i sådant skick som vägdelägarnas trafik förutsätter. Vägdelägarna ska sköta kontinuerligt underhåll av vägen. (Lagen om enskilda vägar 24 §.)

Staten kan bistå med väghållningen av enskilda vägar. Statsunderstöd för väghållning av enskilda vägar beviljas inom ramen för statsunderstödsanslaget i första hand för förbättring av enskilda vägar som räknas som byggande. Understödet söks från NTM-centralen. I beviljandet av understöd följs statsunderstödslagen och lagen om enskilda vägar. Beslut om storleken på det tillgängliga anslaget fattar årligen i statens budget. (Lagen om enskilda vägar 83 §, statsrådets förordning om enskilda vägar 3–4 §.)

Genom understöden tryggas bevarandet av skicket på nätverket av enskilda vägar. Genom understöden minskas också den belastning som väghållningen medför för vägdelägarna. Till understödet hör en skyldighet att tillåta fri allmän användning av vägen, som understödet samtidigt kan anses vara en ersättning för.

### **Tillåtande av trafik på väg som får understöd (lagen om enskilda vägar 85 §)**

Enligt 85 § i lagen om enskilda vägar får sporadisk användning av en väg som får statsunderstöd inte förbjudas med bommar, trafikmärken eller på annat sätt under den tid som statsunderstödet gäller. Med kommunens tillstånd kan dock betydande olägenheter orsakade av utomstående trafik begränsas.

Statsunderstöd för byggande gäller en tidsperiod på 10 år, som börjar när den sista raten av understödet har lyfts. Under denna tid får trafik alltså inte förbjudas eller begränsas utan kommunens tillstånd.

Statsunderstöd för andra ändamål (underhåll av vägar, användning och underhåll av vajerfärjor och andra särskilda objekt) gäller för det år de betalas ut. Så är fallet också om understödet fastställs utifrån kostnader som uppstått föregående år eller under flera föregående år.

Statsunderstöd för förbättring av en väg kan enligt övervägande beviljas för arbete på grund av skador på en väg, områden som hör till en väg eller konstruktioner och anordningar, i synnerhet broar, som inte kan anses höra till vägunderhållet. (Lagen om enskilda vägar 3 § 1 mom. 9–12 punkterna, 83 §, statsrådets förordning om enskilda vägar 3 §.)

Förbättringsunderstöd kan beviljas för reparation av skador på vägar och broar eller för att förhindra skador. Även förbättring av bärighet och dräneringssystem samt projekt för förbättring av trafiksäkerheten kan få understöd.

Statsunderstödet maximala belopp vid sedvanliga vägförbättringsprojekt är 70 procent av projektets kostnader inklusive mervärdesskatt. Vid betydande broprojekt är maximibeloppet 85 procent.

För byggande eller därmed jämförbar förbättring av vägens nivå, exempelvis byggande av en ny väg, beläggning av en väg eller byggande av vägbelysning, kan understöd i regel inte beviljas.

## 2.1 Projekt som understöds i första hand

Understöd riktas i första hand till projekt där trafiken på vägen helt har förhindrats eller hotar att förhindras på grund av en skada. Sådana projekt är:

- förnyande eller reparation av skador på broar och stora trummor
- reparation och förhindrande av översvämningsskador på vägar
- projekt som i betydande grad förbättrar

trafiksäkerheten. Typiska broprojekt är:

- förnyande av en hel bro
- ersättande av en bro med en rörbro eller trumma
- förnyande och reparation av brokonstruktioner.

En rörbro är en trumma med en diameter på minst två meter ( $\emptyset \geq 2\ 000$  mm).

Särskilda drag hos broprojekt presenteras närmare i kapitel 5.

Med en stor trumma avses en trumma med en diameter på minst en meter ( $\emptyset \geq 1\ 000$  mm) eller en trumma med två rör med motsvarande genomströmning. När det gäller trummor handlar det oftast om förnyande av trummor.

Reparation av enskilda svåra skador på vägar hör också till de projekt som får understöd i första hand, om skadorna har orsakats av betydande naturfenomen och är oväntade. Det kan exempelvis handla om översvämning i ett vattendrag som skurit av en väg eller hotar att göra det. Även projekt som i betydande grad förbättrar trafiksäkerheten hör till de projekt som får understöd i första hand. Frågor kring planering av projekt och reparation av skador behandlas i kapitel 4.

## 2.2 Övriga projekt som understöds

Andra projekt som understöds kan vara:

- reparation av tjälskador på vägar
- förbättring av bärighet och relaterade dräneringssystem
- annan förbättring av trafiksäkerheten, som att rätta ut kurvor, förbättra en anslutning eller flytta en väglinje
- förbättring av ett färjeläge.

De vanligaste orsakerna till otillräcklig bärighet hos en väg är svag undergrund, för tunna överbyggnadslager, att lagren blandas med undergrunden samt otillräcklig dränering av vägstrukturen.

Vägens bärighet förbättras oftast genom förstärkning av konstruktionslagren. Vägens bärlager kan göras tjockare, och samtidigt kan man förhindra konstruktionslagren från att blandas med hjälp av filterduk. Vägens bärlager kan också förstärkas med andra metoder. Vid behov stärker man vägens underlagsstruktur genom byte av massor eller med olika förstärkningar.



Vid förbättring av bärighet brukar man ofta också samtidigt rusta upp vägens dräneringssystem, det vill säga diken och trummor.

På trafiksäkerhetsgrunder understöds oftast små förflyttningar av vägar bort från gårdar i ekonomiska centrum. Understöd kan också beviljas för åtgärdande av enskilda farliga vägavsnitt.

Understöd kan även beviljas för förbättring av ett färjeläge. Projekt som berättigar till understöd kan vara förbättring av en vajerfärja eller ett färjfartyg eller byte till en större vajerfärja eller ett större färjfartyg för att öka bärigheten, eller förbättring av kajkonstruktioner. De godkända kostnaderna för projektet fastställs i regel enligt samma grunder som vid väg- och broprojekt.

Understöd beviljas inte för grundande av en ny färjförbindelse eller för anskaffning av en ny vajerfärja eller ett nytt färjfartyg. Enligt lagen och förordningen om enskilda vägar kan understöd beviljas endast för upprätthållande av färjelägen, det vill säga för deras användnings- och underhållskostnader samt förbättringar.

Frågor som anknyter till planering av projekt behandlas i kapitel 4.

## **2.3 Övriga arbeten som utförs i samband med förbättringsprojekt**

Statsunderstöd kan beviljas för väghållning av enskilda vägar (lagen om enskilda vägar 83 §). NTM-centralerna riktar de tillgängliga anslagen i första hand till förbättringsprojekt som räknas till byggande samt till underhåll av särskilda objekt som betjänar permanent bosättning (statsrådets förordning om enskilda vägar 3 §, 6 §). I fråga om arbeten av underhållskaraktär som ingår i förbättringsprojekt, byggande av nya vägar eller arbeten som syftar till höjning av en vägs kvalitetsnivå följer NTM-centralerna följande riktlinjer.

### **2.3.1 Understöd för arbeten av underhållskaraktär**

Projekt för förbättring av dräneringssystem, det vill säga diken och trummor, som är nödvändiga för förbättring av bärigheten kan godkännas.

Arbeten av underhållskaraktär som utförs samtidigt som och som en del av mer omfattande förbättringsprojekt kan också godkännas. Ett sådant arbete kan exempelvis vara utökning av slitlagret.

Sedvanliga årliga underhållsarbeten som utförs någon annanstans på vägen i samband med ett förbättringsprojekt för ett enskilt vägavsnitt eller en bro berättigar inte till understöd.

Endast sedvanligt underhåll (exempelvis plogning och sladdning eller endast utökning av slitlagret eller mindre upprustning av diken och förnyande av enskilda små trummor) understöds inte med förbättringsunderstöd.

### **2.3.2 Understöd för förflyttning av väglinje**

Förflyttning av en väglinje utifrån trafiksäkerhetsperspektiv, exempelvis bort från gårdar i ett ekonomiskt centrum, liksom åtgärdande av ett farligt vägavsnitt eller en farlig korsning genom flytt av väglinjen, är åtgärder som berättigar till understöd. Vid flytt av en väg ska man säkerställa att man har nödvändiga förrättningsbeslut och myndighetstillstånd. När det gäller en ny väglinje måste man också säkerställa tillräckliga grundundersökningar och konstruktionslager.

Enligt 10 § i lagen om enskilda vägar fattas beslut om flytt av en väg och

kostnaderna för detta vid en förrättning av enskild väg. Kostnaderna för flytten fördelas enligt nyttan med flytten. Vid sidan av fastighetsägaren kan väglaget, det vill säga de övriga vägdelägarna, förpliktas att delta i kostnaderna i förhållande till sina vägenheter. Ett sådant beslut om kostnadsfördelningen påverkar inte i sig projektets understödsbehörighet eller godtagbara kostnader.

I fråga om den egna finansieringen av projektet kan det också beslutas att en eller flera fastighetsägare betalar den självriskandel som återstår efter statsunderstödet i sin helhet så att väglaget inte behöver betala någonting alls.

*Exempel 1:* Vid förrättningen har man fastställt att fastighetsägaren ansvarar för kostnaderna för flytten. Väglaget genomför projektet och kan få statsunderstöd för detta. Statsunderstödet riktas då till fastighetsägarens betalningsandel. Om statsunderstödet är 70 procent återstår 30 procent för fastighetsägaren att betala.

*Exempel 2:* Vid förrättningen har man fastställt att kostnaderna för projektet ska fördelas så att väglaget står för 50 procent och fastighetsägaren för 50 procent. Väglaget genomför projektet i sin helhet och kan få statsunderstöd för detta. Statsunderstödet riktas då till bådas betalningsandelar. Om statsunderstödet är 70 procent återstår 15 procent att betala för väglaget och 15 procent för fastighetsägaren.

### **2.3.3 Understöd för beläggning**

Ny beläggning eller ytbehandling berättigar inte till understöd. Det är inte fråga om arbete på grund av skador på vägen, utan höjning av vägens kvalitetsnivå. För byggande eller därmed jämförbar förbättring av vägens nivå kan understöd i regel inte beviljas.

Till projekt som kan bli aktuella för understöd för beläggning i undantagsfall hör exempelvis beläggning i omedelbar närhet av ett broobjekt (med motiveringen exempelvis att skydda en säckkonstruktion) eller fall där en enskild väg utgör en del av en lättrafikled för en landsväg.

Väglaget kan belägga vägen på egen bekostnad. Byggande av konstruktionslager under beläggningen kan understödjas som mest upp till en mängd som motsvarar bärighetskravet för en grusväg på 80 MN/m<sup>2</sup>.

Reparationer av en gammal beläggning eller ytbehandling kan understödjas i vissa fall. Sådana beläggningar kan finnas exempelvis på gamla landsvägar som blivit enskilda vägar, där det fortfarande förekommer allmän trafik som inte är vägdelägarnas. Den mest ändamålsenliga metoden för genomförandet (ett alternativ är att ta bort beläggningen som är i dåligt skick) måste dock alltid bedömas med hänsyn till beläggningens och tidigare reparationers hållbarhet.

Reparation av den belagda delen av en anslutning av en enskild väg som en del av ett större projekt kan också berättiga till understöd.

#### **2.3.4 Understöd för vägbelysning**

Understöd för byggande av ny vägbelysning beviljas inte. Det är inte fråga om arbete på grund av skador på vägen, utan om höjning av vägens kvalitetsnivå. För byggande eller därmed jämförbar förbättring av vägens nivå kan understöd i regel inte beviljas.

Flytt av en sedan tidigare belyst väg utgör ett undantag. I sådana fall kan även flytten av belysningen berättiga till understöd. Även situationer där en enskild väg utgör en del av en lättrafikled för en landsväg kan utgöra undantag.

#### **2.3.5 Kablar, stolpar och ledningar**

Flytt av kablar, stolpar och ledningar berättigar inte till understöd. Det är inte fråga om sådana konstruktioner och anordningar som hör till vägen som nämns i 3 § 1 mom. 9 punkten i lagen om enskilda vägar. Kablar, stolpar och ledningar är anordningar som placeras på vägområden enligt privaträttsliga avtal, och man ska avtala separat om flytt av dem och kostnadsansvaret för detta.

I placeringen av kablar, stolpar och ledningar ska man beakta eventuella framtida behov av förbättring av vägen.

Vid förbättring av en enskild väg ska man i mån av möjlighet beakta framtida behov av placering av teletrafikkablar i vägområdet. Vid behov kan man färdigt placera rör för kablar i vägkonstruktionen.

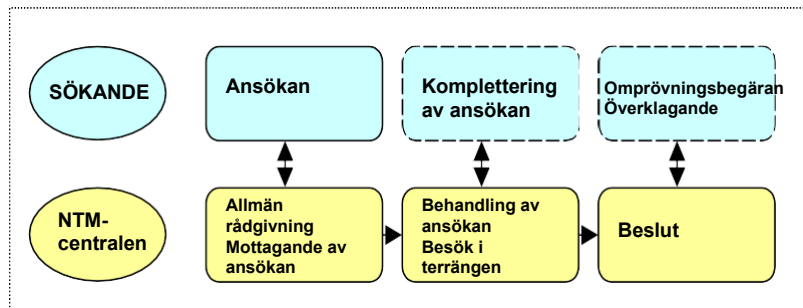
#### **2.3.6 Arrangemang för enskilda vägar i anslutning till landsvägar och ändring av en enskild väg till en landsväg**

Avlägsnande av enskilda väganslutningar och byggande av ersättande förbindelser sker enligt lagen om trafiksystem och landsvägar. Om det avtalas att en enskild väg ska användas som en del av en lättrafikled för en landsväg, avtalas separat om underhållet av den enskilda vägen. Statsunderstöd används inte i projekten.

Om en enskild väg ändras till en landsväg kan statsunderstöd inte användas för eventuell nödvändig iståndsättning. Inte heller om en landsväg ändras till en enskild väg kan statsunderstöd användas för att finansiera eventuella nödvändiga ändringsbehov.

### 3 Understödsförfarande för förbättringsprojekt

Diagram 1. Behandling av understödsansökan.



#### 3.1 Att söka understöd

Väglaget för en statsunderstödsbehörig väg kan ansöka om statsunderstöd för förbättring. Vägens understödsbehörighet kontrolleras innan den övriga behandlingen av ansökan inleds.

Beslutet att ansöka om statsunderstöd måste fattas vid väglagets möte. Väglagets möte kan befullmäktiga ett organ att självständigt sköta hela processen för planering, understödsansökan och genomförande. Det bör beaktas att man i kallelsen till väglagets möte ska nämnda betydande ärenden gällande väghållningen (lagen om enskilda vägar 61 §), för att beslut ska kunna fattas om dem. Beslut om betydande ärenden gällande väghållningen som tagits upp under den allmänna diskussionen vid mötet kan inte fattas vid samma möte, om de inte nämnts i möteskallelsen.

Beslut om ansökan om statsunderstöd fattas vid väglagets möte, så till ansökan ska bifogas ett protokollsutdrag från väglagets möte där beslutet om ansökan om understöd fattades. I det mötesprotokollsutdrag som krävs som bilaga till understödsansökan ska framgå väglagets beslut om grundförbättring av vägen och ansökan om statsunderstöd från NTM-centralen. För att påskynda behandlingsprocessen för projektet kan väglaget vid samma möte fatta ett beslut om att ta emot understödet. Väglaget kan också befullmäktiga en styrelse eller syssloman att ta emot understödet, varvid inget nytt väglagsmöte behöver hållas. Väglagets allmänna möte kan också ge eventuella andra fullmakter till väglagets organ, exempelvis genom protokollsanteckningar såsom: Väglaget beslutar att söka statsunderstöd för ett grundförbättringsprojekt från NTM-centralen. Om NTM-centralen beviljar det sökta statsunderstödet, beslutar väglaget att ta emot statsunderstödet. Väglaget befullmäktigar styrelsen/sysslomannen/någon annan att underteckna de dokument som berör statsunderstödet: ansökan om statsunderstöd, anmälan om mottagande, ansökan om utbetalning och en eventuell ändringsansökan.

Väglaget har kunnat besluta om och ingå ett avtal om väghållningen med kommunen. I så fall gäller för kommunen vad som stadgas för väglagets del gällande ansökan om och utbetalning av statsunderstöd samt ändringsansökan.

I behandlingen av statsunderstöd för enskilda vägar övergår man från början av 2021 i första hand till elektroniska ansökningar. Nya ansökningar om statsunderstöd som skickats in via Regionförvaltningens e-tjänst efter det behandlas helt och hållet i det elektroniska systemet. Alla understödsansökningar som anhängiggjorts innan den nya funktionen tagits i bruk och även efter det i

pappersform eller med NTM-centralens allmänna understödsblankett, samt den fortsatta behandlingen av dessa ansökningar, sker på samma sätt som tidigare. Sättet att använda tjänsterna kan inte ändras från pappersform till elektronisk form mitt under projektet.

Det finns ingen särskild tidsfrist för ansökan om understöd för förbättring. Det rekommenderas dock att ansökan lämnas in senast på sommaren före det år man planerar att utföra arbetet. Vid behov kan ett besök eller en granskning i terrängen ännu göras före vintern. NTM-centralen kan då fatta ett understödsbeslut i början av följande år. Om understödsanslaget möjliggör det kan NTM-centralen fatta beslutet även tidigare, när behandlingen av ansökan slutförts.

Behandlingstiden för ansökan påverkas av typen av ansökan (förbättringsunderstöd, annat), behovet av att kontrollera de uppgifter som anges i ansökan, behovet av komplettering av ansökan, behovet av och tidpunkten för terrängkartläggning samt behovet att granska planerna.

Ansökan om statsunderstöd för enskilda vägar görs från och med den 1 januari 2021 i första hand i [Regionförvaltningens e-tjänst](#) (Tjänster > Trafikens tjänster > Bidrag för förbättring av enskild väg). E-tjänsten kräver säker identifiering exempelvis med bankkoder. Mer information finns i e-tjänsten.

Om det inte är möjligt att använda e-tjänsten, kan ansökan också lämnas in med en utskrivbar blankett för understödsansökan. Ansökan lämnas då in i tjänsten Suomi.fi med blanketten Ärendebblankett för privatperson. Ansökningsblanketten med nödvändiga bilagor bifogas till blanketten. Ärendebblanketten för privatpersoner finns på följande adresser:

- [NTM-centralen/Ärendebblankett för privatperson](#)
- [suomi.fi](#)

Vid användning av Regionförvaltningens e-tjänst eller NTM-centralens ärendebblankett behöver ansökan inte längre skickas per post.

En ansökan i pappersform med bilagor kan också skickas in per post till adressen: NTM-centralen i Birkaland, Registratorskontoret, PB 297, 33101 Tammerfors.

Alla ansökningar om statsunderstöd för enskilda vägar ska skickas till registratorskontoret vid NTM-centralen i Birkaland, därifrån de alltid vidarebefordras till den lokala NTM-centralen för behandling.

Till ansökan ska alltid bifogas

- registerutdrag och kartbilaga där den permanenta bosättningen i vägens influensområde har markerats (Lantmäteriverket, Utdrag ur fastighetsdatasystemet/enskild väg)
- intyg eller annan utskrift av aktuella uppgifter ur informationssystemet för väg- och gatunätet (Digiroad)
- Protokollsutdrag från väglagets möte, med beslut om inledande av projektet, beslut om att ansöka om understöd från NTM-centralen, beslut om att befullmäktiga en person att använda e-tjänsterna och vid behov att beslut om att ta emot understödet.
- plandokument (arbetsbeskrivning, prestationsbaserad kostnadskalkyl, plankarta)

Bilagor som ska lämnas in vid behov

- öppningsutlåtande (sakkunnigutlåtande om dimensioneringen av bro- eller trumöppningen)
- andra tillstånd, samtycken, utlåtanden och avtal vid behov

- väglagets stadgar, om väglaget har fastställt sådana
- fullmakt för ärendehantering (gäller ärendehantering i Regionförvaltningens e-tjänst)

Broplaner och bilagor i större storlek än A3 skickas i första hand endast elektroniskt. Om de inte finns tillgängliga i elektronisk form ska de skickas in i pappersform i två exemplar.

Mervärdesskatten är en understödsberättigad kostnad endast om den blir en slutgiltig kostnad för den sökande. Mervärdesskatt som den sökande eller dess delägare har rätt att dra av betraktas inte som understödsberättigad kostnad och kan inte inkluderas i kostnads kalkylen. I ansökan anges mervärdesskatt endast till den del som den blir en slutgiltig kostnad för den sökande eller dess delägare.

Om mervärdesskatt godkänns som kostnad eller inte beror på om väglaget för den enskilda vägen har ansökt om moms skyldighet eller inte. Bedömningen påverkas också av om väglagets förvaltare är väglaget självt eller om det är fråga om en enskild väg som förvaltas av kommunen.

*Verksamhetsmodell 1: Ett väglag som förvaltare av en enskild väg:*

Om väglaget inte har ansökt om moms skyldighet, har väglaget inte rätt att göra momsavdrag, och mervärdesskatten är därmed en kostnad för väglaget. Därmed ska understödet som beviljas av NTM-centralen definieras som en procentandel av förbättringsprojektets totala kostnader inklusive mervärdesskatt.

Om väglaget av någon orsak skulle ha ansökt om moms skyldighet, blir endast den moms fria kostnaden en kostnad för väglaget på grund av rätten till momsavdrag.

## **5) Avtal mellan väglaget och kommunen (statsrådets förordning om enskilda vägar 7)**

Väglaget kan ingå ett sådant avtal om väghållning som avses i 7 § i förordningen om enskilda vägar med kommunen. Ett väghållningsavtal kan gälla underhåll eller förbättring av en väg eller både och. I så fall gäller för kommunen vad som stadgas för väglagets del gällande ansökan om och utbetalning av statsunderstöd samt ändringsansökan. De anvisningar för förfarandet som ges för väglagets del gäller då kommunen.

När kommunen agerar för väglagets räkning ska den bifoga en kopia av väghållningsavtalet och vid behov en kopia av besluten i väglagets mötesprotokoll till dokumenten.

NTM-centralen ska vid behov kontrollera innehållet i ett avtal om väghållning och omfattningen av kommunens befogenheter.

Oberoende av eventuella avtal om väghållning är väglaget fortfarande den ansvariga väghållare som avses i lagen om enskilda vägar. De beslut som krävs i understödsärenden måste alltså i allmänhet fattas vid väglagets möten, även om kommunen i praktiken sköter understödsärendena.

*Verksamhetsmodell 2: En kommun som förvaltare av en enskild väg:*

Eftersom kommunen i denna verksamhetsmodell sköter förbättringsprojektet i sin helhet, har det ingen betydelse om väglaget har ansökt om moms skyldighet eller inte. Det understöd för enskilda vägar som beviljas av NTM-centralen ska fastställas som en procentandel av förbättringsprojektets kostnader inklusive mervärdesskatt.

Planen för finansieringen av projektet presenteras på ansökningsblanketten.

Väglaget kan utvärdera möjligheterna till statsunderstöd i projektet utifrån de krav och principer som presenteras i denna anvisning. NTM-centralen fattar inga förhandsbeslut, och inga förhandsbedömningar av understödmöjligheterna för projekt ges i den allmänna rådgivningen i frågor kring enskilda vägar.

Väglaget kan gärna kontakta kommunen innan det lämnar in sin ansökan för att få en förhandsbedömning av kommunens möjligheter att bistå i projektet.

I projekt för förbättring av broar finns många särskilda drag i både planeringen och genomförandet. Dessa särskilda drag presenteras längre fram. Även broprojekt berörs dock av dessa allmänna anvisningar.

Mer information och närmare anvisningar för ansökan om understöd fås från Trafikens kundtjänst på tfn 0295 020 603 (mån–fre kl. 9–16).

### 3.2 Beslut om statsunderstöd

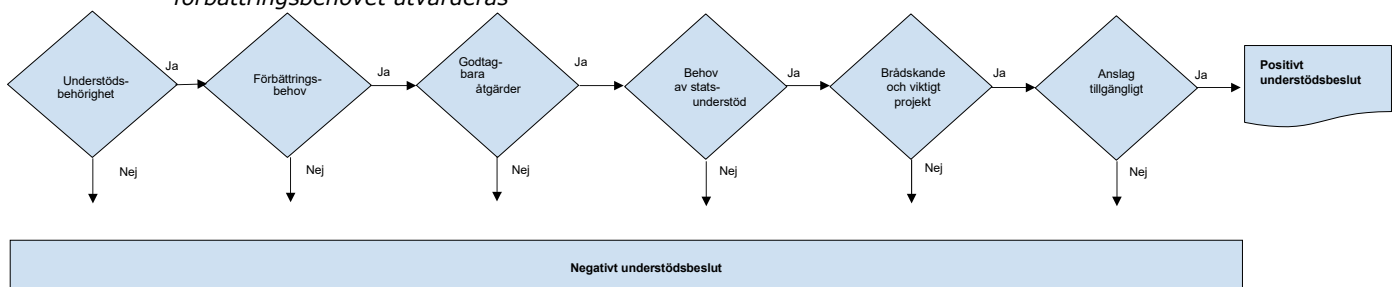
Till granskningen av ansökan, planen och kostnadskalkylen hör vid behov även ett besök eller en granskning i terrängen innan understödsbeslutet fattas.

I granskningen av planen och kostnadskalkylen kontrolleras om de föreslagna åtgärderna är korrekt dimensionerade med hänsyn till vägens skick och betydelse. Överdimensionerade åtgärder och överkvalitet gallras bort. Även eventuell underdimensionering av projekt uppmärksammas. Kostnadskalkylen kan höjas för att alla nödvändiga åtgärder ska kunna genomföras på en gång. I praktiken kräver detta att väglaget kompletterar sin understödsansökan.

Ansökan måste kompletteras för projekt som saknar tillstånd, beslut eller samtycken som är centrala för genomförandet av projektet.

NTM-centralen fattar beslut om valet av understödmottagare och storleken på deras understöd. I övervägandet av vilka objekt som ska understödhas och av understödets storlek beaktas förbättringsbehoven, de föreslagna åtgärderna, behoven av statsunderstöd samt hur brådskande och viktiga projekten är.

Diagram 2. Behovsprövning av understöd för objekt. Understödsbehörigheten kontrolleras innan förbättringsbehovet utvärderas



I bedömningen av behovet av statsunderstöd beaktas projektets kvalitet och omfattning. För små projekt finns oftast inte ett sådant behov av statsunderstöd som avses i lagen. Dessutom medför de oskäligt mycket administrativt arbete med tanke på projektets storlek och effekter. Små projekt är dessutom oftast av underhållstyp, och därmed i regel ändå förbättringsprojekt som inte är behöriga för understöd.

Det finns ingen nedre gräns för förbättringsprojekt som understöds, men i praktiken får projekt på under 10 000 euro sällan understöd.

I ett positivt understödsbeslut från NTM-centralen godkänns och fastställs

- projektets plan och kostnadskalkyl
- understödsprocenten
- understödets maximibelopp
- antalet rater
- tiden för genomförandet av projektet
- övriga villkor.



Om projektet inte uppfyller de förutsättningar som anges ovan för projekt som understöds, fattas ett negativt understödsbeslut. Ett negativt beslut fattas om

- vägen inte uppfyller villkoren för understödsbehörighet
- det inte finns något behov av förbättring
- förbättringsbehovet beror på uppenbar försummelse av vägunderhållet
  
- de föreslagna åtgärderna inte är godtagbara
- projektet är litet eller statsunderstödd av någon annan orsak inte anses nödvändigt
- projektet inte är brådskande och viktigt
- understödsanslaget inte under de närmaste åren kommer att räcka till understöd för projektet

Om projektet anses ha möjlighet att få understöd nästa år eller under de närmaste åren, kan det utan ett negativt beslut beaktas i besluten om projekt som ska understödjas under de följande åren. I sådana fall meddelas väglaget att behandlingen av ansökan fortsätter. Detta meddelande är dock inte ett bindande löfte om ett framtida positivt understödsbeslut.

För brådskande projekt (väg eller bro som rasar, tjälskada som helt förhindrar trafik etc.) utreds vägens understödsbehörighet och understödsbeslutet fattas genom ett påskyndat förfarande.

Alla understödsbeslut är offentliga. Understödsbeslutet delges den berörda kommunen. Fattade understödsbeslut publiceras i efterhand även på NTM-centralernas webbplatser.

### 3.3 Understödet storlek

För projekt för grundförbättring av en väg är understödet 70 procent av projektets godkända och stödberättigade kostnader inklusive mervärdesskatt.

För vissa projekt kan ett högre understöd på 85 procent beviljas. Sådana kan vara exempelvis:

- förnyelse och reovering av broar samt större och mer krävande trummor
- reparationer av skador som orsakats av betydande och oväntade naturfenomen, såsom exceptionella översvämningar.

Om projektet omfattar förbättringar av både en bro och en väg, ska separata ansökningar göras för dessa.

### 3.4 Mottagande av understödet

Väglaget ska inom 60 dagar efter att det fått understödsbeslutet skriftligen meddela NTM-centralen om det tar emot understödet eller inte. Om väglaget inte meddelar om mottagande av understödet inom tidsfristen, förfaller understödsbeslutet.

Väglaget ska också skriftligen meddela NTM-centralen om det beslutar att inte ta emot det beviljade understödet.

Väglagets organ undertecknar anmälan om mottagande av understödet. Till anmälan ska väglaget bifoga ett protokollsutdrag från styrelsens eller väglagets möte, där man beslutat att ta emot statsunderstödet.

Väglaget kan inleda arbetet efter att ha skickat anmälan om mottagande av understödet till NTM-centralen. Dessutom är det bra att skriftligen, exempelvis per e-post, meddela den övervakare vid NTM-centralen som namnges i understödsbeslutet om tidpunkten för inledandet av arbetet.

Ärenden kring mottagandet av understödet och andra åtgärder som väglaget vidtar efter ett positivt understödsbeslut behandlas närmare i kapitel 6.

### 3.5 Utbetalning av understödet

#### Ansökan om utbetalning av understöd för enskilda vägar

Ansökan om utbetalning riktas till UF-centret. Ansökan om utbetalning lämnas in via e-tjänsten (<https://sahkoinenasiointi.ahtp.fi/sv/palvelut>), om statsunderstödet har sökts i denna kanal. Man kan inte ändra sättet att använda tjänsterna mitt under ett projekt.

Om man inte kan använda Regionförvaltningens e-tjänst, kan man skicka in en utskriften och ifylld blankett med nödvändiga bilagor via adressen [www.ely-keskus.fi/asioverkossa](http://www.ely-keskus.fi/asioverkossa) eller [www.suomi.fi](http://www.suomi.fi) som bilaga till NTM-centralens blankett Ärendebblankett för privatperson. Ansökan skickas till NTM-centralen i Birkaland för behandling. Ansökan kan också skickas in per post till adressen UF-centret, Utbetalningsenheten / Enskilda vägar, PB 136, 33101 Tammerfors.

Tilläggsanvisningar för utbetalningen finns på: [www.keha-keskus.fi/utbetalning/ansok-om-utbetalning1/trafik](http://www.keha-keskus.fi/utbetalning/ansok-om-utbetalning1/trafik). Mer information finns även på [www.ely-keskus.fi/erityiskohteiden-avustaminen](http://www.ely-keskus.fi/erityiskohteiden-avustaminen)

Väglaget ansvarar för att projektet slutförs och för att skicka in ansökan om utbetalning av den sista understödsraten inom den tidsfrist som anges i understödsbeslutet. Om man använder något annat än en elektronisk metod, såsom posten, Matkahuolto eller annan motsvarande tjänst, ska ansökan skickas i tillräckligt god tid så att den kommer fram till UF-centret i tid. Ansökan anhängiggörs först när ansökan eller information om att den inkommit har lämnats till UF-centret. (Förvaltningslagen 17–18 §.)

#### Bilagor till ansökan om utbetalning

När väglaget ansöker om mellanutbetalningar ska det skicka in kopior av inkomna fakturor och en beräkning av projektets kommande totala kostnader. Fakturorna behöver inte ännu vara betalda i detta skede.

I verifikaten eller fakturorna ska framgå de fakturerade arbetsprestationernas eller varornas typer, mängder och priser. Korrektheten hos ett verifikat kan kontrolleras i väglagets kontoutdrag och vid behov i bokföringen.

NTM-centralen returnerar inte kopiorna till väglaget. Väglaget ska behålla det ursprungliga bokföringsmaterialet i enlighet med bokföringslagen.

Kopior av ursprungliga kontoverifikat ska bifogas till ansökan även när projektet genomförs av någon utomstående aktör för väglagets räkning (exempelvis skogscentralen, en skogsvårdsförening, ett skogsserviceföretag, ett vägserviceföretag eller motsvarande). I dessa fall är det dock endast väglaget som kan vara understödsmottagare.

Om projektet genomförs av kommunen räcker det med att bokföringsrapporterna bifogas till ansökan.

I samband med ansökan om den sista understödsraten ska man lämna in en redogörelse över projektets förverkligade totala kostnader och genomförandeskeden.

Till utbetalningsansökan för den sista understödsraten ska också bifogas

- en förteckning över redovisningar av arbeten, som genom verifikat redogör för de utförda arbetena och andra kostnader
- kopior av de fakturor som skickats till väglaget
- kopior av betalningskvitton eller kontoutdrag, där det framgår att alla fakturor har betalats från väglagets konto
- verifikat över arbeten som utförts mot vägavgifter (kopior)
- bokföringsrapporter (kommunen som genomförare)
- projektets slutrapport, som redogör för genomförandet av projektet, viktiga skeden i byggandet och slutresultatet (rapporten ska också innehålla fotografier av olika byggnadsskeden, närmare information om slutrapportens innehåll ges i avsnitt 8.5).

Alla utredningar ska vara försedda med de underskrifter som krävs. Väglaget och dess organ ansvarar för att utredningarna är korrekta. UF-centret har rätt att kräva tillbaka understöd som redan betalats ut från väglaget, om väglaget har gett felaktiga eller vilseledande uppgifter.

De blanketter som krävs finns på följande adresser:

- [www.ely-keskus.fi/liikenne/lomakkeet](http://www.ely-keskus.fi/liikenne/lomakkeet)
- [www.keha-keskus.fi/utbetalning/ansok-om-utbetalning1/trafik/](http://www.keha-keskus.fi/utbetalning/ansok-om-utbetalning1/trafik/)
- [www.suomi.fi](http://www.suomi.fi).

## Utbetalning av understödet

Understödet betalas ut i rater enligt understödsbeslutet i takt med att arbetet framskrider. Utbetalaren av statsunderstöd för enskilda vägar är NTM-centralernas och arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter (UF-centret). (Statsrådets förordning om enskilda vägar 4 §.)

Den första raten kan betalas ut i förskott utan kostnadsredovisning efter att en mottagningsanmälan lämnats in och arbetet inletts. I regel gäller att om understödsraterna enligt beslutet om statsunderstöd är fler än två, kan förskottsratens storlek vara högst 30 procent av statsunderstödet belopp enligt beslutet. I specialfall kan antalet understödsrater vara högst två, och då kan förskottsratens storlek vara högst 50 procent av statsunderstödet belopp.

De följande understödsraterna betalas enligt understödsbeslutet utifrån fakturor som bifogats till utbetalningsansökan, när tillräckligt med kostnader har uppstått.

Av maximibeloppet för statsunderstödet enligt statsunderstödsbeslutet kan högst 90 procent betalas som mellanutbetalningar utifrån redovisade och godkända kostnader.

Alla understödsrater som reserverats för projektet i understödsbeslutet behöver inte användas. Väglaget kan beräkna behovet av mellanutbetalningar och betalningsratens storlek med följande formel:

**(redovisade och godkända kostnader) x (understödsprocent) x 0,9 - (redan utbetalade understöd) = understödsratens storlek.**

Understödet betalas ut utifrån godkända förverkligade kostnader enligt den understödsprocent och det maximibelopp för understödet som anges i understödsbeslutet. De ansökta kostnaderna ska vara slutliga kostnader som betalas av den sökande.

Även eventuella förändringar som skett i projektets understödsberättigade mervärdesskatt ska presenteras i utbetalningsansökan för den sista raten. Mervärdesskatten är inte en understödsberättigad kostnad, om understödstagaren enligt bestämmelserna i mervärdesskattelagen kan dra av den skatt som ingår i de anskaffningar som den gör för affärsverksamhet.

Den sista understödsraten betalas när arbetet är slutfört och godkänt. Till godkännandet hör vid behov en slutgranskning av projektet i terrängen, där man kontrollerar om de åtgärder som anges i planen har utförts. Godkännandet av projektet kan ske utifrån utbetalningsansökan och dess bilagor utan slutgranskning av projektet i terrängen. Väglaget bör beakta att kopior av verifikaten räcker som bilagor till utbetalningsansökan. Väglaget ska behålla det ursprungliga bokföringsmaterialet i enlighet med bokföringslagen.

Skäliga planeringskostnader som har uppstått före understödsbeslutet för utarbetandet av de planer som behövs för ansökan kan godkännas som understödsberättigade kostnader. Andra arbeten eller anskaffningar som gjorts innan NTM-centralen fattat sitt understödsbeslut berättigar inte till understöd, om man inte har fått NTM-centralens godkännande för att göra dem.

Kostnader för åtgärder som beskrivs i den godkända planen och kostnadskalkylen för projektet är godtagbara. Små ändringar under arbetet (exempelvis mindre ändringar i vägtrummor och mängderna av kross) inom ramen för den totala kostnadskalkylen godkänns i allmänhet. Om de ändringar eller extra åtgärder som väglaget gör inte är ändamålsenliga, godkänns de inte för understöd.

Större ändringar i projektplanen, de åtgärder som genomförs och projektets kostnadskalkyl ska avtalas med NTM-centralens övervakare i förväg, även om kostnadskalkylen inte överskrids. I praktiken kräver detta att väglaget kompletterar sin understödsansökan.

Den kostnadskalkyl och det maximibelopp för understödet som godkänts i understödsbeslutet kan inte ändras utan en ny understödsansökan och ett nytt understödsbeslut. Om kostnadskalkylen överskrids betydligt kan väglaget utifrån en ny understödsansökan som gjorts i god tid inom ramen för projektets genomförandetid, enligt övervägande och inom ramen för anslagen beviljas tilläggsunderstöd, om det finns en godtagbar grund för överskridandet av kostnaderna. Små överskridanden av kostnadskalkylen faller helt på väglagets ansvar. Ansökan om tilläggsunderstöd ska lämnas in via samma kanal som den ursprungliga ansökan om statsunderstöd. Om man har inlett ärendet i Regionförvaltningens e-tjänst, ska ändringsansökan också fyllas i där. I annat fall söks tilläggsunderstödet med blanketten för statsunderstöd för förbättring av enskild väg och en ny total kostnadskalkyl.

Eventuella anmärkningar och anvisningar gällande kvaliteten på slutförandet är inte ett hinder för att kostnaderna ska godkännas och den sista understödsraten betalas ut. Eventuella kostnader som senare orsakas av slutförandet godkänns dock inte.

### **3.6 Ändringssökande**

Väglaget kan söka ändring i NTM-centralens understödsbeslut och UF-centrets utbetalningsbeslut. Man kan inte direkt överklaga besluten genom besvär, utan man kan begära omprövning inom 30 dagar efter delfåendet av beslutet. En begäran om omprövning av understödsbeslutet riktas till NTM-centralen, och en begäran om omprövning av utbetalningsbeslutet riktas till UF-centret. (Statsunderstödslagen 34 §, lagen om enskilda vägar 88 §.)

Det beslut som meddelas med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Behörig förvaltningsdomstol är den inom vars domkrets den enskilda vägen finns. (Lagen om enskilda vägar 88 §.)

En detaljerad anvisning för ändringssökande bifogas till beslutet.

## 4 Utarbetande av en förbättringsplan för en väg

Syftet med planeringen är att säkerställa att förbättringsprojektet genomförs på ett ändamålsenligt sätt och så förmånligt som möjligt, med beaktande av miljö- och naturvärden. Väglaget bör alltid använda en yrkeskunnig planerare. Väglaget bör fråga tillgängliga planerare om deras referensobjekt.

För större projekt utarbetas en plan för den enskilda vägen som består av en planbeskrivning, en kostnadskalkyl, plankartor samt längd- och tvärsnittsbilder. Planeringen av vägens struktur och dimensioneringen av konstruktionslagren baserar sig vid behov på markundersökningar och bärighetsmätningar.

Beroende på projektets storlek kan planeringen omfatta sådana särskilda drag som förutsätter att man använder en professionell planerare och förhandlar med miljömyndigheter. Sådana är åtminstone projekt som är avsedda att genomföras i eller nära grundvatten- eller Natura-områden.

För mindre projekt använder man ett lättare planeringsförfarande. För projektet utarbetas utöver kostnadskalkylen även en arbetsbeskrivning, där de arbeten som ska genomföras samt arbetsmängderna och arbetsmetoderna framgår. Objekten presenteras på en karta i lämplig skala.

### 4.1 Tillstånd och utlåtanden

Till planeringen hör alltid också att skaffa nödvändiga myndighetstillstånd och -utlåtanden. Tillstånden och utlåtandena kan skaffas av väglaget självt eller av planeraren som en del av planeringsuppdraget.

För större bro- och trumprojekt ( $\emptyset \geq 1\,000$  mm) behövs i allmänhet ett nytt öppningsutlåtande.

NTM-centralens miljöansvarsområde ger ett utlåtande om behovet av behandling hos och tillstånd från Regionförvaltningsverket enligt vattenlagen vid byggande av bland annat broar och fördämningar.

NTM-centralens miljöansvarsområde övervakar efterlevnaden av naturvårdslagen. Lagen om enskilda vägar innehåller en särskild bestämmelse (21 §) om byggande och förbättring av vägar i eller nära Natura-områden.

Ett utlåtande från NTM-centralens miljöansvarsområde krävs också för projekt i grundvattenområden. Behovet av miljötillstånd ska utredas om man använder återvinningsmaterial såsom betongkross, gummikross etc.

Andra tillstånd och utlåtanden som kan behövas är tillstånd för anslutning till landsväg eller samtycken till anslutning till en annan enskild väg. I vissa fall kan man tvingas avgöra ett anslutningsärende i en förrättning av enskild väg.

Ett åtgärdstillstånd eller tillstånd för miljöåtgärder enligt markanvändnings- och bygglagen kan behöva skaffas från kommunens byggtillsyns- eller miljömyndighet.

Skäliga kostnader för anskaffning av tillstånd och utlåtanden kan godkännas som en del av projektets kostnadskalkyl.

## 4.2 Förrättning av enskild väg och markägarnas samtycken

Om en väg ska flyttas eller om man i projektet av någon annan orsak behöver mer vägområde, behövs en förrättning av enskild väg som ordnas av lantmäteribyrån.

Förrättningen av enskild väg är avgiftsbelagd. Avgiften fastställs utifrån den arbetstid som används för förrättningen. Avgiften delas mellan parterna utifrån den nytta de får av förrättningen. Om ett väglag är sökande fastställs oftast att väglaget ska betala förrättningsavgiften.

Mer information: [www.maanmittauslaitos.fi](http://www.maanmittauslaitos.fi).

Kostnader för en förrättning av enskild väg godkänns inte som kostnader som berättigar till statsunderstöd.

En flytt av en väg kan i brådskande fall som godkänts av NTM-centralen inledas och genomföras även med markägarnas skriftliga samtycke. I sådana fall säkerställer NTM-centralens miljöansvarsområde att flytten av vägen inte har negativa miljökonsekvenser. En nödvändig förrättning av enskild väg kan i sådana fall sökas medan projektet genomförs.

Breddning av en väg och små uträtningar, där vägen inte flyttas till en annan plats, kan genomföras med skriftligt samtycke från markägarna. För ett tilläggsområde som tagits i bruk med ett sådant samtycke från markägaren uppstår permanent vägrätt enligt 18 § 2 mom. i lagen om enskilda vägar. Även i dessa fall rekommenderas att man senare håller en förrättning av enskild väg.

## 4.3 Plankartor

Som översiktskarta för en plan för en enskild väg, där vägens och projektets läge presenteras, kan man använda en GT-karta i skalan 1:200 000 eller 1:250 000 eller en förstoring av dem i skalan 1:100 000.

Läget för objekten i ett förbättringsprojekt kan anges på en grundkarta i skalan 1:20 000 eller 1:25 000.

För detaljerad planering behövs exaktare kartor. Man kan exempelvis beställa den kartutskrift som behövs i pappersform och/eller elektronisk form (t.ex. PDF- eller rasterkarta) från lantmäteribyrån eller ett företag inom kartbranschen.

Oftast lämpar sig en karta i skalan 1:10 000 som översiktskarta för projektet. Pålmellanrumsspecifika planer kan vid behov presenteras på plankartor i skalan 1:5 000.



#### 4.4 Teknisk planering och dimensionering av projekt

För detaljerad planering av förbättringsprojekt finns anvisningar för dimensioneringen av konstruktionslagren i Trafikledsverkets (tidigare Trafikverket ) anvisning LO 38/2018 Tierakenteen suunnittelu, som finns på Trafikledsverkets webbplats [www.vayla.fi](http://www.vayla.fi).

Dessutom har Vägföreningen i Finland med stöd av Trafikledsverket utarbetat anvisningspublikationen Yksityistien parantaminen. Delar av publikationen är tillgängliga på föreningens webbplats [www.tieyhdistys.fi](http://www.tieyhdistys.fi), till hjälp för planering och genomförande.

Genom trafikteknisk planering avgörs vägens läge, det vill säga linje, vägens höjd och längd lutning, det vill säga jämnhet, dimensioneringen av siktområden, vägens bredd, dimensioneringen av anslutningar samt mötes- och vändplatsernas lägen och dimensionering.

I förbättringsprojekt behövs trafikteknisk planering bland annat vid flyttning av vägar, utjämning av backar och uträkning av kurvor, breddning av vägar, avlägsnande av sikthinder och flyttning av korsningar.

Körbanan på en enskild väg är i allmänhet 4,5–5,5 meter bred. På vägar med mycket tung trafik kan bredden vara 6,0 meter. På mindre enskilda vägar som används av permanent bosättning räcker det med 3,5–4,0 meter. Det är möjligt att bygga mötesplatser i samband med ett förbättringsprojekt.

När man flyttar en väg ska man sträva efter att placera den nya väglinjen så att byggkostnaderna för vägen blir så låga som möjligt. I mån av möjlighet ska man försöka undvika klippor, blockfält, branta backar och mjuk mark. I planeringen av vägens sträckning ska man också beakta miljöperspektiven.

Planeringen av sikten vid enskilda vägar och upprätthållandet av sikten baserar sig på kommunikationsministeriets förordning om frisiktsområden (25.1.2011). Förordningen gäller landsvägar, men kan även tillämpas på enskilda vägar.

För att flytta en landsvägsanslutning krävs ett nytt anslutningstillstånd.

Siktröjningar vid anslutningar och plankorsningar kan godkännas för understöd inom ramen för ett projekt.

För dimensioneringen av mötes- och vändplatser kan man använda Metsäteho Oy:s anvisningar för skogsvägar ([www.metsateho.fi](http://www.metsateho.fi)).

Understöd kan beviljas för anskaffning av permanenta trafikmärken som direkt anknyter till projektet och som orsakas av projektet (närmast varnings- och anvisningsmärken) och trafikstyrningsanordningar (exempelvis kantstolpar) som en del av projektet.

I projekt för förbättring av bärigheten är det viktigt att kontrollera vilken förbättringsметод som är bäst och mest ekonomisk.

Uppgiften om vägstrukturens bärighet är en viktig ingångsuppgift när förbättring av strukturen planeras. Med hjälp av uppgiften om bärighet kan lagrens tjocklek och behovet av dem dimensioneras stegvis så att strukturen uppfyller målen för bärighet. Det rekommenderas att bärighetsmätningen görs i god tid till exempel redan året innan projektet genomförs, varvid uppgifterna kan användas i planeringen och förbättringsarbetet kan inledas genast när byggperioden börjar.

En bärighetsmätning ska göras när förbättring av bärigheten föreslås för en sträcka på över 500 meter och kostnaderna för förbättring av bärigheten överstiger 20 000 euro.

En bärighetsmätning ska också göras i andra än de ovan nämnda fall om det annars är svårt att bedöma vägens bärighetsbrister till exempel på basis av skade- eller åtgärdshistoriken och terränginventeringar.

Målen för vägens bärighet och ändamålsenliga konstruktionslager bedöms alltid från fall till fall. Om vägen har en viktig ställning i vägnätet och mycket tung trafik, är målet för bärighetsvärdet oftast 80 MN/m<sup>2</sup>. Bärigheten räcker för en full fordonsvikt på 60 t. Konstruktionslagren planeras utifrån undergrunden.

Det slitlager som berättigar till understöd är i komprimerad form 50 mm. För slitlager som överskrider detta ansvarar väglaget självt för kostnaden. Slitlagret kan få understöd i samband med andra åtgärder, exempelvis i samband med förbättring av vägens bärighet. Endast utökning av slitlagret betraktas inte som förbättring av vägen.

På mjuk mark kan det behövas byte av massor och/eller geoförstärkningar.

#### **4.4.1 Dimensionering av diken och trummor**

Endast ringa dikning och/eller förnyande av enstaka små trummor ( $\varnothing < 1\ 000$  mm) är sedvanligt underhåll som inte understöds som vägförbättring. Dräneringens funktion är dock en viktig faktor för konstruktionens hållbarhet. Dikning och förnyande av små trummor kan godkännas som förbättring som en del av en mer omfattande förbättring av bärigheten och dräneringssystemet. Projekten måste dock utvärderas från fall till fall.

Ett sidodike måste i allmänhet ha en längd lutning på minst 0,4 procent. För den inre slutningen rekommenderas en lutning på 1:2. Om slutningen är brantare finns en risk för att kantens bärighet försvagas. Om undergrunden blir tjälbunden måste dikets djup vara minst  $h = 25$  cm mätt från överbyggnadens undre yta.

Vägtrummor ska vara minst  $\varnothing 300$  mm. Vägtrummor under  $\varnothing 400$  mm rekommenderas dock inte för enskilda vägar. Även för anslutningstrummor rekommenderas en minimistorlek på  $\varnothing 300$  mm. Anskaffning av anslutningstrummor berättigar inte till understöd, eftersom de hör till anslutarens ansvar. I fall där en väg flyttas kan det uppstå situationer där väglaget är skyldigt att bygga nya anslutningstrummor som motsvarar den tidigare situationen. Montering av anslutningstrummor som en del av ett förbättringsprojekt kan godkännas.

#### **4.4.2 Godtagbara kostnader, kostnadskalkyl och arbetsbeskrivning**

Som kostnader som berättigar till statsunderstöd godkänns skäliga kostnader för planering av ett projekt, genomförande av förbättringsarbeten och tillsynen av arbetet.

För ett projekt utarbetas alltid en prestationsbaserad kostnadskalkyl, där kostnaderna inklusive mervärdesskatt eller mervärdesskattens andel specificeras tydligt.

- planerings- och tillsynskostnader
- de arbeten som ska utföras redovisade enligt arbetstyp
- prestationsmängder och -enheter
- enhetspriser och totala priser.

Vid utarbetandet av kostnadskalkylen rekommenderas att man använder blanketten för kostnadskalkyl för förbättringsprojekt för en enskild väg, som

finns på NTM-centralens webbplats. På blanketten ges ett exempel på utarbetande av en prestationsbaserad kostnadskalkyl.

Blanketten för kostnads kalkyl för förbättringsprojekt för en enskild väg och exemplet på kostnads kalkyl finns i bilaga 1 respektive 2 till denna anvisning.

Vid mindre projekt kan de nödvändiga förklaringarna inkluderas i kostnads kalkylblanketten. Vid större projekt utarbetas utöver kostnads kalkylen en arbets specifik arbetsbeskrivning med kvalitetskrav.

#### **4.4.3 Kostnader för planering, upphandling och tillsyn**

I normala fall uppgår planerings- och tillsynskostnaderna för ett förbättringsprojekt för en enskild väg till sammanlagt högst 5–10 procent av projektets totala kostnader. För broprojekt kan planerings- och tillsynskostnadernas andel vara större. En prestationsbaserad kostnads kalkyl ska innehålla en tillräcklig specifikation även över planerings- och tillsynskostnaderna.

Om ovan nämnda kostnader utgör mer än 10 procent måste orsakerna till dem utredas närmare. Vid behov kan en detaljerad redogörelse över planerings- och tillsynskostnaderna begäras av väglaget.

Endast kostnaderna för den övervakare och säkerhetskoordinator som utsetts för projektet kan godkännas som tillsynskostnader. Kostnader för en syssloman eller en annan person/ett annat företag som sköter ärenden godkänns inte.

Skäliga expertarvoden som orsakats av konkurrensutsättningen av projektet godkänns. Konkurrensutsättningen eller assistans i den ingår ofta i ett helhetsavtal om planering och tillsyn, varvid kostnaderna enligt vad som beskrivs ovan beräknas som en andel av projektets totala kostnader.

Kostnader för nödvändiga grundundersökningar och bärighetsmätningar samt analys av dem godkänns.

Kostnader för nödvändiga tillstånd och utlåtanden godkänns.

#### **4.4.4 Övriga kostnader**

Väglagets administrativa kostnader godkänns inte som kostnader som berättigar till statsunderstöd. Väglagets och dess bestyrelses mötes- och resekostnader berättigar inte till understöd, och det gör inte heller kostnader för projektets ekonomiförvaltning.

Kostnader för förrättningar eller enhetsberäkningar berättigar inte till understöd. Därmed beviljas understöd inte heller för kostnader för grundande av ett väglag eller anslutning av vägdelar till väglagets väg (vägdelägarnas möten, förrättningar, beräkningar av vägenheter etc.).

Mark- och andra ersättningar som det fastställts eller avtalats att väglaget ska betala berättigar inte till understöd.

Talkoarbete är vägdelägarnas eget arbete. Talkoarbete är arbete utan ersättning, som inte ger upphov till kostnader som berättigar till ersättning. Att följa upp mängden av sådant talkoarbete är en intern fråga för väglaget. Kostnader för en talkoförsäkring kan godkännas.

Om arbetet utförs som vägdelägarnas eget arbete mot vägavgifter, är det fråga om arbete mot ersättning. Sådana arbeten och kostnader berättigar till understöd.

Det godkända värdet är för personarbete 15 euro per persontimme. Om arbetet utförs med hjälp av en traktor eller annan motsvarande arbetsmaskin, beräknas för användningen av arbetsmaskinen ett värde på 30 euro per timme utöver personarbetet. Personarbete + maskinarbete blir alltså sammanlagt 45 euro per timme.

Både väglaget och vägdelägarna bör observera att arbete mot vägavgifter är skattepliktig inkomst för den som utför arbetet. Väglaget ska sköta de anmälningar som krävs till inkomstregistret. Mer information finns på Skatteförvaltningens webbplats [www.vero.fi/sv/inkomstregistret/](http://www.vero.fi/sv/inkomstregistret/).

Utbetalningsansökan ska innehålla ett verifikat över sådant arbete, där följande information framgår:

- vägdeläggarens namn
- datumen för arbetet
- beskrivning av det utförda arbetet
- arbetsmängd
- enhetspris (upp till ovan nämnda godkända värde)
- totalt pris
- den eventuella mervärdesskattens andel
- beloppet för de kvitterade vägavgifterna.

## 5 Särskilda drag i planeringen av ett broprojekt

Broar är i fråga om trafikmässig betydelse, värde och tekniska lösningar en viktig och krävande del av enskilda vägar och hållningen av dem. Anvisningar för granskning, underhåll och förbättring av dem finns på adressen [www.vayla.fi](http://www.vayla.fi).

Väglaget och dess organ är enligt lagen om enskilda vägar skyldiga att följa brons skick och bärighet samt vid behov vidta åtgärder för att reparera bron eller ställa upp viktbegränsningar. Väglaget och i synnerhet dess organ ska säkerställa att broarna granskas och underhålls korrekt.

Statsunderstöd kan beviljas för förnyande av broar och förhindrande av skador.

Sådana projekt kan vara:

- förnyande av en hel bro
- ersättande av en bro med en rörbro eller trumma
- förnyande och reparation av brokonstruktioner.

Vid reparation eller förnyelse av konstruktioner som går över vattendrag ska väglaget beakta miljöfrågor, i synnerhet vandringsfiskarnas rutter.

För normalt underhåll och små reparationer av broar beviljas i regel inte statsunderstöd.

Arrangemangen och tidsfristerna för ansökan om statsunderstöd, behandlingen av ansökan och beslutsfattandet samt utbetalningen av understödet är i huvudsak desamma som de som beskrivits ovan gällande vägprojekt. Väglaget ska dock alltid först kontakta NTM-centralen när det förbereder ett broprojekt.

Reparationer av en bro över ett vattendrag kan kräva tillstånd enligt vattenlagen, eftersom bron kan störa vattentrafiken, orsaka en fördämning, försvåra rensning av fåran eller förändra grundvattennivån.

NTM-centralens miljöansvarsområde ger information om huruvida man behöver ansöka om tillstånd enligt vattenlagen från Regionförvaltningsverket. Ett tillstånd enligt vattenlagen måste alltid sökas när man bygger en bro över en allmän farled eller flottningsled. Utlåtandena och tillstånden är avgiftsbelagda. För tillståndsbehandlingen hos Regionförvaltningsverket bör man i sedvanliga fall reservera minst sex månader.

För broprojekt kan man även behöva ett åtgärdstillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen från kommunens byggtillsynsmyndighet. Tillståndet är avgiftsbelagt.

För broprojekt krävs alltid en plan utarbetad av en broexpert som bifogas till ansökan om statsunderstöd. En broplanerare ska ha tillräcklig utbildning och erfarenhet av planering av motsvarande konstruktioner. Användning av en erfaren planerare skapar förutsättningar för att hitta en brolösning som är säker och som uppfyller kraven på kostnader, utseende mm. Erfarna planeringsbyråer listas bland annat på

Trafikledsverkets webbplats [www.vayla.fi](http://www.vayla.fi).

Planeringsavtalet bör göras skriftligt exempelvis enligt de allmänna avtalsvillkoren för konsultverksamhet (KSE 2013).Handledning för anskaffningen av en plan kan fås exempelvis av en broingenjör vid NTM-centralen.

För broprojekt tillämpas ett förfarande där väglaget ska beställa planer från en planerare som har tillräcklig erfarenhet och kompetens. Närmare krav finns i de tekniska anvisningarna för väghållning i Trafikledsverkets anvisningsförteckning (broplanerares behörighet).

Väglaget ansvarar också för att låta granska planerna. Processen för granskning av broplaner beskrivs närmare i Trafikledsverkets anvisning Taitorakenteiden rakennussuunnitelmien tarkastusohje (LO 30/2014).

Enligt ovan nämnda anvisning (LO 30/2014) ska väglaget låta granska planerna och är därmed den beställare av granskningen som avses i anvisningen. De som granskar planerna ska ha tillräcklig erfarenhet och kompetens enligt avsnitt 2.5.2. Godkännandet av planen sker enligt den process som beskrivs i avsnitt 2.2. Nivån på granskningen av objektet ska följa den klassificering som anges i tabellerna i avsnitt 2.6.2 i anvisningen.

Ansökan med nödvändiga bilagor, inklusive granskade planer, skickas till NTM-centralen för godkännande.

På trafikledsverkets webbplats [www.vayla.fi](http://www.vayla.fi) finns mycket allmän information om broar och information om broar som hör till enskilda vägar.

## **5.1 Preliminär planering**

Innan man inleder den preliminära planeringen ska väglaget kontakta NTM-centralen, så att man kan kontrollera om projektet berättigar till understöd och om de tekniska lösningarna är ändamålsenliga.

I det preliminära planeringsskedet utreder man brons slutgiltiga plats och väljer en brolösning som uppfyller de tekniska, ekonomiska och miljömässiga kraven. I samband med den preliminära planen ansöker man om eventuella tillstånd som krävs enligt vatten- och bygglagen.

Den preliminära planeringen utgår från uppgifter om brons plats, som skaffas bland annat genom mätningar och markundersökningar. I valet av brons längd, typ och spannmått jämför man olika lösningar med hjälp av skisser och kostnadsjämförelser.

Som faktorer som påverkar brons längd och spannindelning beaktas vid sidan av vattentrafiken även vattenväxlingen, bottenförhållandena, kostnaderna för bankarna och landskapsfaktorer.

Grundläggningssättet för bron väljs utifrån tekniska och ekonomiska alternativjämförelser som baserar sig på en utredning av grundläggningssättet.

För den valda brolösningen utarbetas en preliminär översiktsritning och kostnadskalkyl samt en planbeskrivning som motiverar lösningen.

För små och enkla broobjekt som inte kräver tillstånd från regionförvaltningsverket kan man efter typjämförelsen direkt göra en slutgiltig plan för den valda brolösningen.

## 5.2 Byggplan

För byggandet och ansökan om statsunderstöd utarbetas en byggplan.

Broplaner utarbetas så att bron kan bära den belastning som krävs, blir långlivad och uppfyller skäliga estetiska krav.

Dimensioneringen av broar längs enskilda vägar baserar sig på Trafikledsverkets (Trafikverkets anvisningar) anvisning Eurokoodin soveltamisohje, Siltojen kuormat ja suunnitteluperusteet – NCC1 (LO 24/2017), som säkerställer att de trafikbelastningar som normalt är tillåtna kan användas utan viktbegränsningar. För dimensioneringen gör man nödvändiga grundundersökningar och skaffar ett utlåtande om grundläggningssätt.

En bro ska i allmänhet vara minst 6 meter bred; denna bredd krävs alltid om vägen senare överläts för att bli en landsväg. På en enfilig väg med mötesplatser kan en bro vara smalare, dock inte under 4 meter.

Till planen hör

- en översiktsritning
- konstruktionsritningar
- övriga ritningar som hör till planen
- en kostnadskalkyl
- en brospecifik arbetsbeskrivning eller kvalitetskrav vid behov
- ett utlåtande om grundläggningssätt.

Trafikledsverket har färdiga konstruktionsplaner, så kallade typritningar, för vissa brotyper samt planerings- och bygganvisningar för bl.a. stålrörsbroar Teräspuutkissillat, Suunnitteluohje (LO 10/2014) och Teräspuutkissiltojen toteutusohje (LO 5/2016). Dessa kan även användas för byggande av broar längs enskilda vägar. Som konstruktionsritningar för dessa typproar används godkända typritningar, beroende på typen antingen som sådana eller genom att de kompletteras till brospecifika ritningar.

## 5.3 Kostnadskalkyl och arbetsbeskrivning

Kostnadskalkylen utarbetas utifrån materialåtgång och motsvarande enhetspriser. Här kan man tillämpa Trafikledsverkets anvisningar Siltojen määräluettelo och Sillan kustannusarvio.

I planen är det lämpligast att hänvisa till del 3 Sillat ja rakennustekniset osat i InfraRYL-publikationen.



Om man anser att dessa anvisningar inte räcker utarbetas även brospecifika kvalitetskrav. Där anges sådana krav som avviker från eller kompletterar de allmänna kvalitetskraven. I stället för brospecifika kvalitetskrav kan man utarbeta en brospecifik arbetsbeskrivning.

För sedvanliga objekt utarbetas i regel inga brospecifika kvalitetskrav, och information om kvalitetskrav anges därför inte i broritningarna.

#### **5.4 Sammanställande och godkännande av planen**

De granskade, daterade och undertecknade dokumenten som hör till planen sammanställs för myndighetsbehandling som en tydligt strukturerad helhet i en mapp.

Broplanen inleds med en innehållsförteckning. I den nämns de dokument och ritningar som hör till broplanen, de bifogade ritningarna samt numren på ritningarna till de övriga delarna i planen för den enskilda vägen som påverkar bygget av bron.

Planen skickas till NTM-centralen för godkännande. NTM-centralen skaffar vid behov ett utlåtande från Trafikledsverkets broexperter. Efter det tekniska godkännandet kan ett beslut om beviljande av understöd fattas.

## 6 Genomförande av förbättringsprojekt

Väglaget kan själv välja hur arbetet ska genomföras. Arbetet kan utföras helt eller delvis som eget arbete eller så kan man låta utföra det som total eller partiell entreprenad.

Väglaget ska inom 60 dagar efter att det fått understödsbeslutet skriftligen meddela NTM-centralen om det tar emot understödet eller inte. I mottagningsanmälan anger man även väglagets kontonummer samt namn och telefonnummer till den övervakare som väglaget utsett.

Anmälan undertecknas av väglagets behöriga organ, det vill säga antingen sysslomannen, bestyrelsens ordförande eller två av dess medlemmar, eller de personer som anges i väglagets stadgar. Vid behov ska väglaget till anmälan bifoga ett protokollsutdrag från bestyrelsens eller väglagets möte, där man beslutat att ta emot statsunderstödet. Om väglagets organ är en bestyrelse, ska man till anmälan bifoga ett protokollsutdrag från bestyrelsens möte, där man fattade beslutet att ta emot statsunderstödet. Väglagets mötesprotokoll behöver inte bifogas till anmälan, om väglaget inte i det protokoll som bifogats till understödsansökan har beslutat att samlas igen efter delfåendet av understödsbeslutet för att besluta att ta emot statsunderstödet. Om den övervakare som utnämns av väglaget är någon annan än undertecknaren av anmälan, ska övervakaren också underteckna övervakarens uppgifter.

Väglaget ska meddela NTM-centralen om väglagets beslut ändras på grund av ett besvär eller om genomförandet och slutförandet av projektet försenas i förhållande till den tidpunkt för slutförandet som fastställs i understödsbeslutet på grund av behandling av ett besvär.

Väglaget kan inleda arbetet efter att ha skickat anmälan om mottagande av understödet till NTM-centralen. Dessutom är det bra att skriftligen, exempelvis per e-post, meddela den övervakare vid NTM-centralen som namnges i understödsbeslutet om tidpunkten för inledandet av arbetet.

Väglaget ska se till att projektet slutförs och att kostnaderna uppstår under beslutets giltighetstid. Eventuella ändringar i planerna ska avtalas i förväg med den övervakare som utnämns av NTM-centralen. I annat fall kan rätten till understödet till dessa delar gå förlorad.

Väglaget kan överlåta förverkligandet av projektet till en utomstående aktör (exempelvis skogscentralen, en skogsvårdsförening, ett skogsserviceföretag, ett vägserviceföretag eller motsvarande). Denne ska utöver väglaget följa de villkor och anvisningar för genomförandet och konkurrensutsättningen av arbetet som ges i NTM-centralens beslut. I dessa fall är det dock endast väglaget som kan vara understödsmottagare. Om väglaget har ingått ett avtal om väghållning (vägförbättring) med kommunen, kan understödet betalas till kommunen.

Understödet betalas i rater enligt understödsbeslutet. Frågor kring utbetalningen understödet behandlas ovan i avsnitt 3.5.

## 6.1 Konkurrensutsättning

Ett väglag är en offentlig upphandlande enhet enligt upphandlingslagen, om det stöd som beviljas av staten, kommunen eller något annat offentligt organ för projektet totalt uppgår till över hälften av upphandlingens värde. Väglaget ska då följa bestämmelserna för upphandling i sina anskaffningar och entreprenader.

Mer information och anvisningar för offentliga upphandlingar finns på: [www.upphandling.fi](http://www.upphandling.fi).

Upphandlingslagen tillämpas på upphandlingar som överskrider de nationella tröskelvärdena och EU-tröskelvärdena. Upphandlingar som överskrider dessa tröskelvärden måste konkurrensutsättas enligt de förfaranden som stadgas i upphandlingslagen. För enskilda vägar är det i praktiken bara de nationella tröskelvärdena som kommer i fråga:

- upphandlingar av varor och tjänster 60 000 euro (mervärdesskatt 0 %)
- byggentreprenader 150 000 euro (mervärdesskatt 0 %)

Upphandlingar som överskrider det nationella tröskelvärdet ska anmälas till den elektroniska anmälningsskanalen HILMA som upprätthålls av arbets- och näringsministeriet. Anmälan är avgiftsfri. Mer information om HILMA och användningen av det finns på [www.hankintailmoitukset.fi/sv](http://www.hankintailmoitukset.fi/sv).

En upphandling får inte delas in i omgångar eller delar för att undvika tillämpning av upphandlingslagen. Detta förhindrar dock inte att upphandlingen delas in i omgångar i fall där upphandlingen av respektive omgång sker enligt de lagstadgade förfarandena.

Om exempelvis materialet och arbetet för en entreprenad upphandlas separat, måste man kontrollera om tröskelvärdena överskrids vid båda upphandlingarna. I upphandlingen av material följer man tröskelvärdet för materialanskaffningar och i upphandlingen av byggnadsarbete använder man tröskelvärdet för byggentreprenader.

Om upphandlingarna sker samtidigt som separata delar, ska alla motsvarande delars förväntade totala värde beaktas i beräkningen av upphandlingsavtalets förväntade värde. Om delarnas sammanlagda värde överskrider det nationella tröskelvärdet som avses i upphandlingslagens 25 § (eller det EU-tröskelvärdet som avses i 26 §), ska man vid upphandlingen av varje del följa bestämmelserna för upphandlingar som överskrider tröskelvärdet i fråga. (Lagen om offentlig upphandling 27 §.)

Om det sammanlagda värdet på de delentreprenader som hör till en byggentreprenad är över 150 000 euro, ska alla delentreprenader konkurrensutsättas enligt föreskrifterna i lagen, alltså under förutsättning att väglaget får understöd för över hälften av upphandlingens värde.

I fråga om anskaffning av varor ska man i beräkningen av det förväntade värdet beakta det förväntade totala värdet av likadana varor. Med likadana varor avses sådana produktgrupper som utgör en naturlig upphandlingshelhet.

Om det sammanlagda värdet på varuanskaffningarna är över 60 000 euro, ska alla varuanskaffningar som utgör en naturlig upphandlingshelhet konkurrensutsättas enligt föreskrifterna i lagen, alltså under förutsättning att väglaget får understöd för över hälften av upphandlingens värde.

Exempelvis kross, trummor och trafikmärken är inte likadana varor och utgör inte en naturlig upphandlingshelhet. På anskaffning av sådana varor för under 60 000 euro behöver man inte tillämpa bestämmelserna i upphandlingslagen, även om den sammanlagda summan överskrider 60 000 euro.

Upphandlingslagen innehåller inte längre bestämmelser om nationella upphandlingsförfaranden, utan på nationella upphandlingar tillämpas allmänna upphandlingsrättsliga principer (likvärdig och icke-diskriminerande behandling av anbudsgivare, öppenhet och proportionalitet). Väglaget har omfattande beslutsbefogenheter i fråga om hurdan förfarande det vill använda för konkurrensutsättningen i en nationell upphandling. Väglaget kan välja att använda likadana förfaranden som för upphandlingar som överskrider EU-tröskelvärdena, anpassa dem eller använda nationella förfaranden enligt upphandlingslagen från 2007 (öppet och begränsat förfarande). Väglaget kan också använda ett förfarande som det självt har definierat.

Om upphandlingens värde inte överskrider det nationella tröskelvärdet, tillämpas inte upphandlingslagen. Väglaget kan fritt välja hur entreprenaden ska genomföras, men även i detta fall är det av kostnadsskäl bra att göra en konkurrensutsättning som kan utformas fritt. Även för mindre förbättringsprojekt är det bra att begära anbud från minst 3–5 entreprenörer.

NTM-centralen kan kräva att väglaget konkurrensutsätter projektet på fritt valt sätt, även om förbättringsprojektets kostnadskalkyl inte överskrider det nationella tröskelvärdet.

Mer detaljerade anvisningar för konkurrensutsättningen finns i bilaga 3 till denna anvisning.

## **6.2 Anbudsförfrågningar och entreprenadavtal**

När väglaget gör upphandlingar och låter genomföra entreprenader bör det oberoende av upphandlingens storlek alltid använda skriftliga anbudsförfrågningar och avtal. Detta avsnitt fokuserar dock på upphandlingar som omfattas av lagen om offentlig upphandling (1397/2016). Mer detaljerade anvisningar för konkurrensutsättningen finns i bilaga 3 till denna anvisning.

Anbudsförfrågan görs genom systemet HILMA. Enligt 102 § i upphandlingslagen ska en upphandlingsannons åtminstone innehålla följande uppgifter:

1. den upphandlande enhetens officiella namn och kontaktuppgifter
2. den upphandlande enhetens art
3. den beteckning som den upphandlande enheten gett upphandlingen och en beskrivning av upphandlingen
4. ett prisintervall eller ett uppskattat värde för upphandlingen utan mervärdesskatt eller en uppgift om huruvida det uppskattade värdet av upphandlingen uppgår till minst det nationella tröskelvärdet som avses i 25 §
5. typen av upphandling
6. en beskrivning av upphandlingsförfarandet
7. kriterium för att ett anbud är det ekonomiskt mest fördelaktiga

8. huruvida delanbud eller alternativa anbud godtas
9. en med beaktande av storleken på och arten av upphandlingen skälig tid för när anbud eller anbudsansökningar senast ska lämnas in till den upphandlande enheten.

Till anbudsförfrågan bifogas arbetsbeskrivningen och en prestationsbaserad kostnadskalkyl utan kostnadsuppgifter från planen för projektet.

Man kan förutsätta att anbudsgivaren bifogar skatteskuldsintyg och pensionsavgiftsintyg till anbudet. Anbudsgivarens moms skyldighet och registrering i förskottsuppbördsregistret kan kontrolleras på [www.ytj.fi](http://www.ytj.fi).

Det är bra att föra protokoll över öppnandet och jämförandet av anbud, där man dokumenterar de anbud som kommit in, utvärderingen av anbuderna och eventuella avvisanden, eventuellt uteslutande av anbudsgivare från anbudstävlingen och jämförelsen av anbuderna.

Avgörandet av anbudstävlingen med motiveringar meddelas till alla deltagare genom ett skriftligt upphandlingsbeslut. En besvärs- och omprövningsanvisning bifogas.

I upphandlingar enligt upphandlingslagen har deltagarna i anbudstävlingen möjlighet att inom 14 dagar efter delfåendet av upphandlingsbeslutet kräva omprövning och/eller föra ärendet till marknadsdomstolen för avgörande genom besvär.

Upphandlingsbeslutet delges i första hand per e-post, varvid mottagaren anses ha fått informationen om beslutet den dag e-postmeddelandet skickades. Om det inte är möjligt att delge beslutet elektroniskt, kan beslutet fortfarande delges med ett vanligt brev. Mottagaren anses då ha delgetts beslutet sju dagar efter att brevet skickats.

Om ändring inte söks i upphandlingsbeslutet vinner det laga kraft. Ett upphandlingsavtal ingås med den entreprenör eller varuleverantör som vunnit efter denna besvärstid.

I markbyggnadsentreprenader följer man i allmänhet de allmänna avtalsvillkoren för byggentreprenader, YSE 1998. Avtalsvillkor fås som RT-kort från Rakennustieto Oy, [www.raken-nustiето.fi](http://www.raken-nustiето.fi). Mer information finns också på Kommunförbundets webbplats, [www.kommunforbundet.fi](http://www.kommunforbundet.fi).

För andra upphandlingars del talar man om så kallade små upphandlingar. Sådana kan göras fritt, men i verksamhet som stöds genom statsunderstöd ska man i regel sträva efter ett skäligt pris. Även på små upphandlingar tillämpas vissa bestämmelser i upphandlingslagen, såsom de upphandlingsprinciper som nämns i 3 § (likvärdighet, icke-diskriminering, öppenhet, proportionalitet) och användning av sådan upphandlingsrättelse som nämns i 135 §.

### 6.3 Tillsyn

Väglaget utser en egen arbetsledare och/eller övervakare av entreprenaden, som är oberoende av entreprenören. Övervakarens namn meddelas till NTM-centralen. Väglaget bör tänka igenom valet av övervakare. Vid mindre projekt kan det räcka med att bestyrelsens ordförande eller en syssloman är övervakare om denne har teknisk expertis. För större projekt behövs en professionell övervakare med kunskap om förbättringsprojekt, som exempelvis har utbildning och erfarenhet

inom markbyggnad.

Statsrådets förordning om säkerheten vid byggarbeten (205/2009) gäller även enskilda vägprojekt. Väglaget ska utse en kompetent säkerhetskoordinator för varje projekt som genomförs av flera företag. I de flesta fall utses projektets övervakare till säkerhetskoordinator.

En säkerhetskoordinator ska alltså inte utses för projekt som genomförs av bara ett företag eller av väglaget självt, oberoende av projektets storlek och typ.

Endast kostnaderna för den övervakare och säkerhetskoordinator som utsetts för projektet kan godkännas som tillsynskostnader. Kostnader för en syssloman eller en annan person/ett annat företag som sköter ärenden godkänns inte.

Mer information om arbets säkerhet finns på regionförvaltningsverkens webbplats [www.avi.fi](http://www.avi.fi).

Väglagets övervakare ser till att projektet genomförs korrekt och enligt god byggnadssed, i enlighet med byggherrens, det vill säga väglagets, intressen. Övervakaren samarbetar med entreprenörens ansvariga arbetsledare. Väglaget och den övervakare som det valt ansvarar för upphandlingen, valet av entreprenör samt genomförandet av arbetena och projektets framgång i allmänhet.

NTM-centralens tillsyn under genomförandet av projektet gäller endast efterlevnaden av beslutet om statsunderstöd samt den godkända planen och kostnads kalkylen.

### **6.3.1 Uppgifter för den övervakare väglaget utnämner**

Till tillsynen av ett förbättringsprojekt hör följande uppgifter. Alla projekt omfattar inte alla de listade tillsynsuppgifterna, och listan är inte heltäckande. I entreprenadavtalet kan man ha avtalat att entreprenören ansvarar för vissa av uppgifterna. Förteckningen kan dock användas i väglagets interna beslutsfattande och i upprättandet av ett eventuellt tillsynsavtal.

Allmänna åtgärder:

- säkerställande av de tillstånd och expertutlåtanden (bl.a. kabelvisningar) som behövs för arbetet
- granskning och upprätthållande av planer och ritningar
- säkerställande av efterlevnad av varuleverantörernas monterings- och bruksanvisningar
- tillsyn av efterlevnaden av avtalsdokument
- ordnande av arbetsplatsmöten och myndighetssyner vid behov
- säkerställande av behörigheterna hos entreprenörer och övervakare av specialarbeten
- uppföljning av den allmänna säkerheten och arbets säkerheten på och kring arbetsplatsen (säkerhetskoordinator vid behov)
- uppföljning av ordningen och prydligheten på arbetsplatsen
- uppföljning av miljökonsekvenser.

Tillsyn av framstegen i projektet och arbetets kvalitet:

- granskning av entreprenadtidtabellen och tillsyn av efterlevnaden av tidtabellerna
- uppföljning av den korrekta ordningen för utförandet av arbetsskedena
- uppföljning av arbetsmetoderna och säkerställande av god byggnadssed
- säkerställande av jordmaterialets kvalitet
- att mäta eller låta mäta mängderna
- granskning av andra material och tillbehör samt säkerställande av eventuella

särskilda krav

- granskning av strukturer som kommer att bli dolda innan de täcks över
- kontroll av att de markförhållanden som anges i planen stämmer
- säkerställande av att garantierna och försäkringarna överensstämmer med avtalet
- granskning av anbud gällande tilläggs- och ändringsarbeten
- uppföljning av arbets- och materialmängderna
- kontroll av att de anskaffningar som byggherren ansvarar för sker i rätt tid
- granskning av fakturornas korrekthet
- ordnande av mottagningsbesiktning för projektet.

Dokumentation:

- förande av arbetsplatsdagbok och granskningsprotokoll
- fotografering av viktiga skeden i byggandet
- skötsel av sekreteraruppgifterna vid arbetsplatsmöten
- arkivering och överlämnande av dokument till byggherren
- utarbetande av en slutrapport för projektet.

## 6.4 Rapportering

Väglaget och den övervakare som utnämnts av väglaget ansvarar för att övervaka projektets framskridande och arbetets kvalitet. Dokumentation och beskrivningar av genomförandet av projektet och i synnerhet viktiga skeden i byggandet ska ingå i slutrapporten för utbetalningen av understödet.

Frågor som gäller utbetalningen av understödet har behandlats ovan i avsnitt 3.5.

Projektets slutrapport kan vara fritt formulerad, men den ska innehålla redogörelser över de viktigaste skedena i byggandet, inklusive fotografier. Exempelvis för en rörbro kan projektets slutrapport innehålla följande punkter:

- skärning av grundschakt, höjdposition och ett par fotografier av läget
- byggande av galler, mått, material, täthet, information om förhållandena och fotografier av läget
- lyft av röret, höjdposition, position, form och fotografier av läget
- motfyllning, arbetsmetod, material, täthet, information om förhållandena och fotografier av läget
- slutfyllning, arbetsmetod, material, täthet, information om förhållandena och fotografier av läget
- räckan, material och fotografier av läget
- färdig rörbro, huvudmått, form och allmänna bilder
- färdig väg, huvudmått, form och allmänna bilder

## 6.5 Genomförande av broprojekt

I sina understödsbeslut för broprojekt hänvisar NTM-centralen till de anvisningar från Trafikledsverket som ska tillämpas på arbetet samt ger vid behov projektspecifika kompletterande föreskrifter och anvisningar för genomförandet av arbetet. Arbetet ska utföras enligt Trafikledsverkets krav på entreprenader samt genom upphandling och användning av entreprenörer som uppfyller Trafikledsverkets behörighetskrav, om projektet omfattar betongkonstruktioner i klass 1, bärande stålkonstruktioner, limträbalkar eller andra krävande konstruktioner.

I andra projekt kan väglaget utföra arbetet eller en del av det självt och även använda andra kunniga entreprenörer.

Vid ett broprojekt är det viktigt att ordna sakkunnig övervakning av arbetet. Övervakaren är oftast en yrkesperson som är oberoende av entreprenören, som

har teknisk utbildning och är kunnig inom broprojekt.

Utöver den övervakare och/eller eventuella säkerhetskoordinator som utnämns och godkänts för projektet följer också en övervakare eller broexpert utnämnd av NTM-centralen förverkligandet av projektet bland annat genom granskningsbesök.



## **7 Understöd för användning och underhåll av särskilda objekt**

Statsunderstöd kan beviljas enligt användnings- och underhållskostnader för enskilda vägars särskilda objekt (färjelägen, broar som årligen monteras ner, vintervägar) inom ramen för statsunderstödsanslaget i första hand för enskilda vägar som betjänar fast bosättning (statsrådets förordning om enskilda vägar 6 §). Understöd beviljas inte för underhåll om de godkända totala kostnaderna är under 1 000 euro (statsrådets förordning om enskilda vägar 5 §).

Utbetalaren av statsunderstöd för enskilda vägar är NTM-centralernas och arbets- och näringsbyråernas utvecklings- och förvaltningscenter (UF-centret) (statsrådets förordning om enskilda vägar 4 §).

Ett färjeläge, där man korsar ett vattendrag med en vajerfärja eller ett färjfartyg, kan höra till en enskild väg. En vajerfärja styrs av en vajer mellan stränderna. Ett färjfartyg kan styras fritt. Färja är ett gemensamt namn för vajerfärjor och färjfartyg.

Vintertid kan ett färjeläge kompletteras eller ersättas med en vinterväg. Även andra vintervägar än sådana som ersätter färjelägen kan få statsunderstöd. Vintervägen ska vara ansluten till en enskild väg som berättigar till understöd. Understöd kan också beviljas till ett separat väglag som endast upprätthåller vintervägar.

Utredningen av understödsbehörigheten sker enligt vad som sägs ovan i kapitel 3. Utbetalning av understödet söks årligen.

### **7.1 Statsunderstödsbehörighet för färjelägen och vintervägar**

Färjeläget och vintervägen måste uppfylla villkoren för statsunderstödsbehörighet enligt lagen om enskilda vägar. Enligt 83 § i lagen om enskilda vägar är en enskild väg behörig för statsunderstöd om följande villkor uppfylls:

- ett väglag har bildats för vägen
- uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet (Digiroad) är uppdaterade, i enlighet med vad som förutsätts i 50 § i lagen om enskilda vägar.

### **7.2 Understödet storlek**

För färjelägen och broar som årligen monteras ner är det maximala understödet 85 procent och för vintervägar 70 procent av de godkända faktiska användnings- och underhållskostnaderna. I fråga om ett färjeläge och en bro som årligen monteras ner är understödet dock minst 80 procent av de godtagbara faktiska drifts- och underhållskostnaderna. (Statsrådets förordning om enskilda vägar 6 §)."

### 7.3 Godtagbara kostnader

Statsunderstöd för särskilda objekt är också behovsprövade. Som kostnader som berättigar till understöd för färjelägen (vajerfärjor, färjor) godkänns följande skäligena kostnader:

- förarnas löner med lönebikostnader
- företagshälsovård
- lagstadgade kurser som anknyter till upprätthållandet av förarnas yrkeskompetens
- bränslen och smörjmedel
- färjelägets elkostnader
- färjelägets telefonkostnader
- försäkringar för färjan
- hyran för en vajerfärja eller färja
- underhållskostnader för en vajerfärja eller färja
- underhåll av kajen och andra konstruktioner.

I bedömningen av skäligheten i färjelägets kostnader beaktas mängden besättning och andra funktioner i influensområdet samt färjelägets servicenivå. Kostnader som är större än genomsnittet ska vid behov motiveras närmare.

Även små förbättringsarbeten vid färjeläget kan godkännas som underhållsarbeten som kan understödjas. Om förbättringsprojektet ens är lite större ska man först kontakta den lokala NTM-centralen och utarbeta en plan samt ansöka om förbättringsunderstöd för projektet enligt kapitel 3 i anvisningen. Ärendet ska avgöras från fall till fall.

Kostnader som berättigar till understöd är inte exempelvis:

- väglagets övriga kostnader utöver sådana som anknyter till färjeläget, såsom kostnader för pausstugor
- väglagets administrativa kostnader, såsom bokföring eller löneräkning
- kostnader för skötsel av lån, förseningsavgifter etc.
- kostnader för icke-nödvändiga anskaffningar
- representationskostnader, serveringskostnader, talkokostnader förutom talkoförsäkring
- verktyg, arbetskläder, små maskiner etc.

Understödet fastställs utifrån färjelägets nettokostnader. Som färjelägets inkomster beaktas:

- avgifter för vajerfärjor och transportavgifter
- användningsavgifter (andras än vägdelägarnas)
- återbäring på bränsleskatten som väglaget får
- ersättningar från FPA
- ränteintäkter
- dividendinkomster
- mottagna donationer
- ersättningar för försäkringsavgifter
- övriga intäkter.

Kommunens understöd och andra understöd beaktas så att understöden totalt inte överskrider färjelägets godkända nettoutgifter.

För vintervägar och broar som monteras ner årligen godkänns direkta kostnader för skapandet och underhållet av vintervägen samt avlägsnande, förvaring och återmontering av bron.

Om arbetet utförs som vägdelägarnas eget arbete mot vägavgifter, uppstår ett verifikat i väglagets bokföring. Av verifikatet ska framgå:

- vägdelägarens namn
- datumen för arbetet
- beskrivning av det utförda arbetet
- arbetsmängd
- enhetspris (upp till den godkända mängden)
- totalt pris
- den eventuella mervärdesskattens andel
- beloppet för de kvitterade vägavgifterna.

Genom talkoarbete som utförs av vägdelägarna uppstår inga kostnader som berättigar till understöd. Kostnader för en talkoförsäkring kan godkännas. Närmare anvisningar gällande arbete som utförs av vägdelägare finns i avsnitt 4.4.4.

Både väglaget och vägdelägarna bör observera att arbete mot vägavgifter är skattepliktig inkomst för den som utför arbetet. Väglaget ska sköta de anmälningar som krävs till inkomstregistret. Mer information finns på Skatteförvaltningens webbplats [www.vero.fi/sv/inkomstregistret/](http://www.vero.fi/sv/inkomstregistret/).

## 7.4 Utbetalning av understödet

För färjelägen, broar som monteras ner årligen och vintervägar ska väglaget lämna in en ansökan till UF-centret med utredningar om underhållsårets kostnader **senast före slutet av februari följande år (statsrådets förordning om enskilda vägar 6 §). Kunden ansvarar för att lämna in utbetalningsansökan i tid.** Om man använder något annat än en elektronisk metod, såsom posten, Matkahuolto eller annan motsvarande tjänst, ska ansökan skickas i tillräckligt god tid så att den kommer fram till UF-centret i tid. Ansökan anhängiggörs först när ansökan eller information om att den inkommit har lämnats till UF-centret. (Förvaltningslagen 17–18 §.)

För ett nytt särskilt objekt, som inte beviljats statsunderstöd tidigare år, ska man ansöka om statsunderstöd för underhåll från NTM-centralen senast i augusti före det kalenderår från början av vilket understöd söks (statsrådets förordning om enskilda vägar 5 §).

### Ansökan om utbetalning av understöd för ett särskilt objekt

Ansökan om utbetalning riktas till UF-centret. Ansökan om utbetalning lämnas in via e-tjänsten (<https://sahkoinenasiointi.ahtp.fi/sv/palvelut>), om statsunderstödet har sökts i denna kanal. Man kan inte ändra sättet att använda tjänsterna mitt under ett projekt.

Om man inte kan använda Regionförvaltningens e-tjänst, kan man skicka in en utskrivet och ifyllt blankett med nödvändiga bilagor via adressen [www.ely-keskus.fi/asioiverkossa](http://www.ely-keskus.fi/asioiverkossa) eller [www.suomi.fi](http://www.suomi.fi) som bilaga till NTM-centralens blankett Ärendebblankett för privatperson. Ansökan skickas till NTM-centralen i Birkaland för behandling. Ansökan kan också skickas in per post till adressen UF-centret, Utbetalningsenheten / Enskilda vägar, PB 136, 33101 Tammerfors.

Tilläggsanvisningar för utbetalningen finns på: [www.keha-](http://www.keha-)

[keskus.fi/utbetalning/ansok-om-utbetalning1/trafik](https://keskus.fi/utbetalning/ansok-om-utbetalning1/trafik). Mer information finns även på [www.ely-keskus.fi/erityiskohteiden-avustaminen](http://www.ely-keskus.fi/erityiskohteiden-avustaminen)

Till utbetalningsansökan ska bifogas

- En redogörelse för färjplatsens inkomster och utgifter (separat blankett)
- Bokföringens rapporter (dagbok, huvudbok)
- Väglagets bokslutsuppgifter (väglagets och bestyrelsens mötesprotokoll, revisionsberättelse)
- En redogörelse för kostnaderna
- Väglagets stadgar, om väglaget har fastställt sådana.

Blanketterna finns på:

- [www.ely-keskus.fi/liikenne/lomakkeet](http://www.ely-keskus.fi/liikenne/lomakkeet)
- <https://www.keha-keskus.fi/utbetalning/ansok-om-utbetalning1/trafik/>
- [www.suomi.fi](http://www.suomi.fi).

Den sista raten av understödet för föregående underhållsår betalas också i maj. Understödet betalas i hela euro, avrundat nedåt till närmaste euro.

Dessutom kan statsunderstöd för underhåll av färjelägen och broar som monteras ner årligen betalas till enskilda väglag i förskott till ett belopp av högst 80 procent av det understöd som beräknats enligt föregående års förverkligade och godkända kostnader. Väglaget har inte automatiskt rätt till fullt förskott. UF-centret betalar förskott enligt eget övervägande. Förskotten betalas senast i maj under underhållsåret. (Statsrådets förordning om enskilda vägar 6 §.)

I följande tabell ges ett exempel på hur de årliga kostnadsvariationerna beaktas i beräkningen av förskott för ett färjeläge:

Tabell 1. Beaktande av årliga kostnadsvariationer i betalning av förskott för ett färjeläge.

År	Kostnader	Beräknat förskott	Förskott att betala	Föregående års sista rat	Betalas i maj
0	100	..	..	..	..
1	100	$0,85 \times 0,85 \times 100 = 72,75$	72,75	..	72,75
2	200	$0,85 \times 0,85 \times 100 = 72,75$	72,75	$0,85 \times 100 - 72,75 = 12,25$	$72,75 + 12,25 = 85$
3	150	$0,85 \times 0,85 \times 200 = 144,5$	144,5	$0,8 \times 200 - 72,75 = 97,75$	$144,5 + 97,75 = 242,25$
4	100	$0,85 \times 0,85 \times 150 = 108,38$	108,38	$0,85 \times 150 - 144,5 = -17$	$108,38 - 17 = 91,38$