

# **Anordnande av vägrätt till vindkraftspark**

## **Ordandet av en vägförbindelse till en vindkraftspark**

Christoffer Rönnlund

Examensarbete för ingenjör (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för lantmäteri teknik

Vasa 2011



## EXAMENSARBETE

Författare: Christoffer Rönnlund

Utbildningsprogram och ort: Lantmäteriteknik, Vasa

Handledare: Sem Timmerbacka

Titel: *Anordnandet av vägrätt till vindkraftspark*

---

Datum 28.4.2011

Sidantal 40

Bilagor 1

---

### Abstrakt

Jag har gjort mitt examensarbete åt Österbottens lantmäteriverk. I arbetet redogör jag för hur man kan ordna med en ändamålsenlig vägrätt till en vindkraftspark. Jag tar upp olika problemområden och försöker hitta möjliga lösningar. Saker som bland annat behandlas är hurudan väg som behövs, vilken typ av vägrätt som kan grundas samt hur man skall ordna med uträknandet av vägenheter. Eftersom det inte finns litteratur som specifikt behandlar detta ämne har jag intervjuat många fackmän inom lantmäteribranschen. Jag har även tagit del av broschyrer som finns angående utbyggnaden av vindkraft. I min empiriska undersökning har jag låtit göra en enkät som skickats ut till en del vindkraftsbolag som har planer på att anlägga vindkraft i Österbotten. Genom enkäten ville jag reda ut vad bolagen anser om olika saker, samt se om det finns tydliga skillnader från bolag till bolag. I sammanfattningen av detta examensarbete kommer jag med rekommendationer till förrättningsingenjören, d.v.s. den person som kommer att handha vägförrättningarna.

---

Språk: svenska

Nyckelord: vägrätt, landskapsplan, vindkraft

---

Förvaras: Webbiblioteket Theseus.fi

## OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Christoffer Rönnlund

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Maanmittaustekniikka, Vaasa

Ohjaajat: Sem Timmerbacka

Nimike: *Tuulivoimapuistojen tieoikeuksien järjestäminen*

---

Päivämäärä 2.5.2011

Sivumäärä 40

Liitteet 1

---

### **Tiivistelmä**

Olen tehnyt opinnäytetyöni Pohjanmaan maanmittauslaitokselle. Opinnäytetyöni tarkoitus on selostaa, miten voidaan tehdä tarkoituksenmukainen tieoikeus tuulivoimapuistoihin. Käsittelen eri ongelmia ja yritän löytää ratkaisuja niille. Käsittelen muun muuassa millainen tietarve on, millainen tieoikeus sopisi, sekä miten järjestetään tienpitokustannukset. Ei löydy kirjallisuutta, joka erityisesti käsittelee tätä aihetta, joten olen haastatellut ammattimiehiä maanmittausalalla. Lähteenä olen myös käyttänyt esitteitä, jotka käsittelevät tuulivoimarakennusta. Empiirisessä tutkimuksessa tein kyselyn, jonka lähetin yhtiöille, joilla on suunnitelmia rakentaa tuulivoimapuistoja Pohjanmaalla. Kyselyn kautta halusin selvittää yhtiöiden mielipiteen eri asioista ja samalla katsoa onko suuria eroja yhtiöiden välillä. Tämän opinnäytetyön tiivistelmässä teen suosituksia toimitusinsinöörille, ts. sille henkilölle, joka hoitaa tietoimitukset.

---

Kieli: ruotsi

Avainsanat: tieoikeus, maakuntakaavoitus, tuulivoima

---

Arkistoidaan: Verkkokirjastossa Theseus.fi

## **BACHELOR'S THESIS**

Author: Christoffer Rönnlund

Degree Programme: Land surveying

Supervisor: Sem Timmerbacka

Title: *How to arrange the right of way for a wind energy park*

---

Date 2.5.2011

Number of pages 40

Appendices 1

---

### **Abstract**

I have done my thesis for the National Landsurvey, the Ostrobothnian District Survey Office. In my thesis I describe how to arrange an appropriate right of way for a wind energy park. I discuss several problematic issues and I try to find some solutions. I will, for example, discuss what kind of a road is needed, which type of right of way is possible, and how one should divide the costs of building and maintaining the road. As you cannot find any literature on this specific subject, I have interviewed several specialists in land surveying. I have also read a lot of brochures about wind power. I have done a survey which has been sent out to some companies that are planning to build wind power plants in Ostrobothnia. The aim of the survey was to clarify the companies' views on different issues and to compare and find out if there are differences between the companies. In the summary of this thesis I tell my point of view and make recommendations to the land surveyor.

---

Language: Swedish

Key words: right of way, landscape-planning, wind power

---

Filed at the electronic library Theseus.fi

# Innehållsförteckning

ABSTRAKT

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	Inledning.....	1
1.1	Vindkraftens historia.....	3
1.2	Bakgrund och problemområde.....	5
1.3	Syfte.....	5
1.4	Metod.....	6
1.5	Avgränsning.....	7
1.6	Centrala begrepp.....	7
1.6.1	Vägrätt.....	7
1.6.2	Enskild vägförrättning.....	8
1.6.3	Lokal enskild vägförrättning.....	8
1.6.4	Servitut.....	8
1.6.5	Väglag.....	8
1.6.6	Vägenhet.....	9
2	Planläggning och tillståndsprocess.....	9
2.1	Planläggningsprocess.....	9
2.2	Ultimat förfarande.....	10
2.3	Vägförrättning på område med gällande plan.....	11
3	Förrättningsproblematik.....	12
3.1	Mål och utgångspunkter.....	12
3.2	Förutsättningar för vägrätt.....	12
3.3	Olika typer av vägrätter.....	14
3.4	Vilken typ av väg behövs.....	16

3.5	Utnyttjandet av befintliga vägar.....	17
3.6	Enskild- eller lokal vägförrättning.....	19
3.7	Vägförrättning alternativt styckning.....	20
3.8	Ansökan om vägrätt.....	22
3.9	Väglag.....	23
3.10	Vägunderhåll, vägenheter.....	25
3.11	Hur dra ellinjer från kraftverken?.....	27
4	Arbetets empiriska del.....	28
4.1	Enkätens syfte.....	28
4.2	Avgränsning av undersökning.....	28
4.3	Val av metod.....	29
4.4	Enkät svar.....	29
4.5	Tolkning av svaren.....	30
4.6	Sammanfattning av enkäten.....	34
5	Diskussion.....	35
5.1	Förslag till förrättningsingenjören.....	35
6	Studiens resultat.....	39
6.1	Förslag till fortsatt forskning.....	39
7	Källförteckning.....	40

## Bilaga 1. Enkät

# 1 Inledning

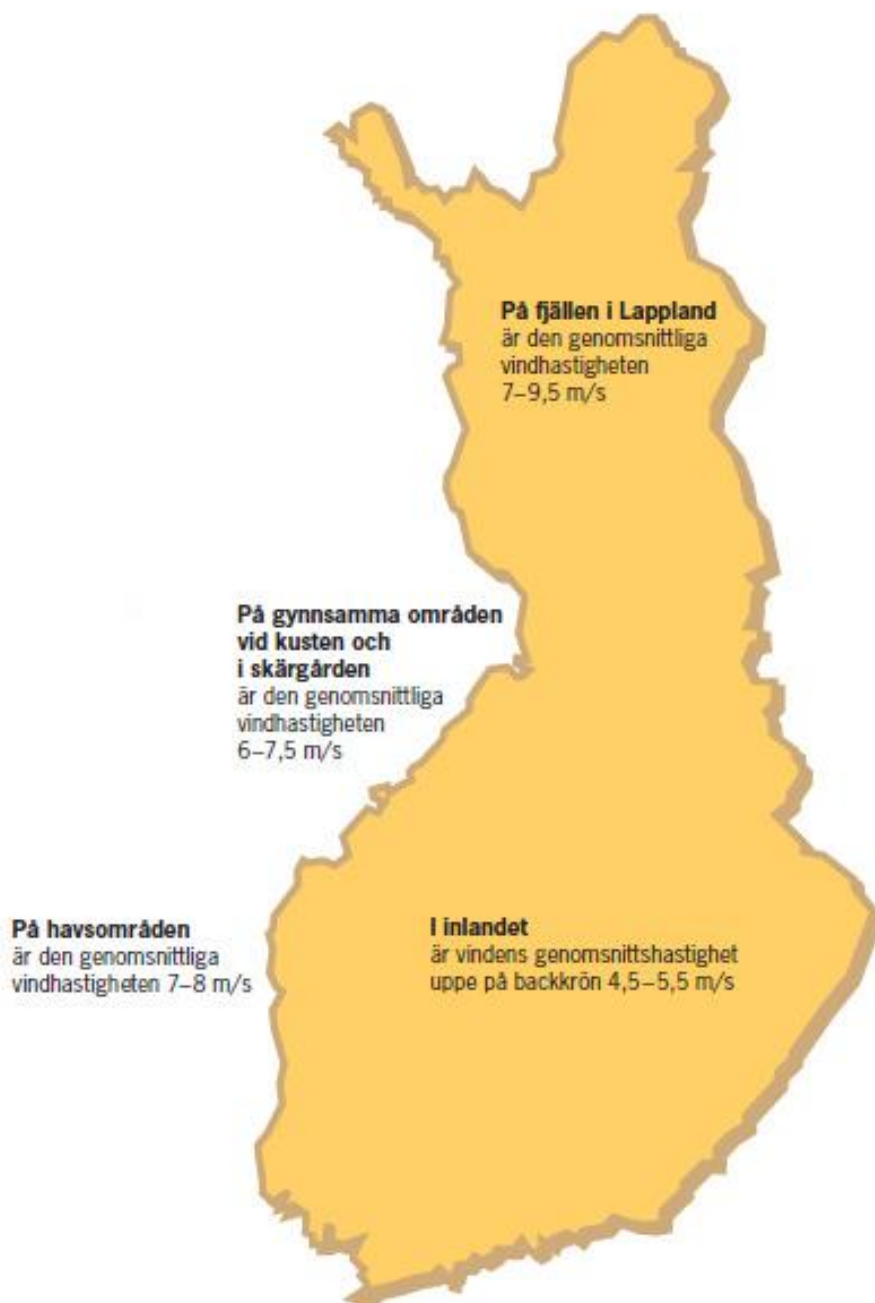
Knappast någon kan ha undgått den senaste tidens debatter angående vindkraftens varande eller icke-varande. Nästan dagligen skrivs artiklar och debattinlägg i tidningar som behandlar detta brinnande ämne. Folk argumenterar för och emot vindkraften. En sak som idag är säkert är att det kommer att ske en vindkraftsutbyggnad i Finland och att en stor del av denna kommer att ske i landskapet Österbotten.

Internationellt sett så är vindkraft i dag en av de snabbast växande formerna för energiproduktion. Även i Finland så har intresset för vindkraft ökat betydligt de senaste åren. Eftersom man har skrivit under Kyotoprotokollet så har man samtidigt förbundit sig till att hålla växthusgasutsläppen mellan år 2008–2012 på 1990 års nivå. Om man i Finland hade en vindkraftskapacitet på 500 MW som skulle producera 1,1 TWh elektricitet per år, skulle det betyda att man skulle sänka koldioxidutsläppen med ca 0,8 miljoner ton, vilket är åtta procent av den nationella målsättningen. (Utbyggnad av vindkraft s. 3, Miljöministeriets broschyr augusti 2005)

Enligt de reviderade riksomfattande målen för områdesanvändning har regeringen tagit ställning till en utbyggnad av vindkraften: *"I landskapsplaneringen skall anges vilka områden som bäst lämpar sig för utnyttjandet av vindkraft. Vindkraftverken skall i första hand koncentreras till enheter som omfattar flera kraftverk."* (Statsrådets beslut om revidering av de riksomfattande målen för områdesanvändningen, läst 11.1.2011).

Geografiskt sett är de bästa vindförhållandena i Finland kust-, havs, och fjällområden. Och av dessa tre har havs-, och kustområdena störst potential för att producera elektricitet genom vindkraft. I Finlands inland är sådana områden som stiger över den omkringliggande omgivningen t.ex. backar, stränderna vid de större sjöarna samt stora åkrar sådana områden där det skulle vara möjligt att anlägga vindkraftverk. För att man skall kunna dra nytta av vinden i elproduktion bör den genomsnittliga vindhastigheten ligga på 6 m/s. (Utbyggnad av vindkraft s. 5, Miljöministeriets broschyr augusti 2005)

Eftersom vindens effekt är proportionell mot vindens hastighet i kubik, innebär det att vindkraftverkens effekt ökar snabbt i takt med att vindhastigheten ökar. Då vinden ökar med det dubbla ökar dess effekt åtta gånger. I praktiken innebär det att om vinden ökar från 7 m/s till 8 m/s så ökar effekten nästan med 50 %. (Wizelius, Vindkraft i teori och praktik 2:a upplagan s. 67–68)



Figur 1. De genomsnittliga vindförhållandena i Finland.



I Finland är vintern den mest gynnsamma tiden för elproduktion med vindkraft. Den vanligaste vindriktningen är sydväst. (Vindatlas, läst 11.1.2011) I medeltal så får man dubbelt större energivinst på vintern jämfört med sommaren. Om man i betydande grad vill utnyttja vindkraftens möjligheter till energiproduktion bör man anlägga vindkraftsparker som består av flertalet enheter. En utbyggnad av vindkraften är av både ekonomiskt och miljömässigt intresse. (Utbyggnad av vindkraft s. 4–5, Miljöministeriets broschyr augusti 2005)

Utvecklingen av tekniken som används har varit explosionsartad. Den nominella effekten som ett vindkraftverk producerar har sedan 1980-talets början fram till 2000-talet ökat ungefär hundrafalt. Ett vindkraftverk kan ha en effekt mellan 2–3 MW. 3 MW räcker till för 3000–4000 våningshustvåors elkonsumtion per år. Den vindkraftsteknologi som finns i Finland är dessutom av mycket bra kvalitet. Värdet på den vindkraftsteknologi som exporterades från Finland år 2004 uppgick till ca 200 miljoner euro. Man anser att branschens exportpotential är betydande. (Utbyggnad av vindkraft s. 4, Miljöministeriets broschyr augusti 2005)

## **1.1 Vindkraftens historia**

Den första typ av energi som människan började utnyttja var elden. Eld är en form av bioenergi och det var den viktigaste energikällan fram tills mitten av 1900-talet. Människan började även tidigt använda sig av muskelkraften från olika djur såsom dragdjur, bärare av ryttare eller klövdjur. Även vindkraften tog i bruk i ett tidigt skede. (Sidén, 2009, s. 13)

Exakt när människan lärde sig att börja utnyttja vindens energi är okänt, men väderkvarnar lär ha funnits i både Kina och Japan för ca 3000 år sedan. Den väderkvarn som man kunnat dokumentera längst bak i tiden är från år 947 e.Kr. och låg i Persien. Denna kvarn hade en vertikal axel, och var inte lika tekniskt fulländad som en väderkvarn med horisontell axel. Horisontalaxlade väderkvarnar uppkom i Europa i början av 1100-talet. För att kunna bygga en horisontalaxlad kvarn krävdes kunskap om kugghjulets teknik och funktion.

Från väderkvarnarnas utvecklande på 1200-talet fram till 1800-talet och ångmaskinens intåg på marknaden, var vindkraften tillsammans med vattenkraften den viktigaste energikällan i Europa. I takt med utvecklingen av tekniken byggdes allt större och effektivare väderkvarnar. Som mest hade väderkvarnarna i Europa en sammanlagd effekt på ca 1500 MW. Denna siffra skulle inte uppnås igen förrän år 1988. (Wizelius, 2007, s. 23–26)

I Amerika gjorde en annan typ av vindkraft entré, vindpumpen. Den så kallade vindpumpen var ett vindhjul som användes för att pumpa upp vatten på den amerikanska prärien. Denna uppfinning var enligt den amerikanska historikern Walter Prescott Webb tillsammans med revolvern och taggtråden en orsak till att folk kunde bosätta sig på prärien. Vindpumparna blev ofta monterade på en stolpe eller ett fackverkstorn. (Wizelius, 2007, s. 27–28)

På 1930-talet kom en ny typ av vindkraftverk. Elektriciteten hade gjort intrång på marknaden, men eftersom det endast fanns elnät i städerna så ville man ha alternativa lösningar på landsbygden. Windcharger, som uppfinningen kallades, var en typ av ”gårdssnurror” som kom att förse bondgårdar med elektricitet. Tillverkarna tog modell från flygplanstillverkarna och den aerodynamik som dessa använde för att ge rotorbladen en passande profil. Hastigheten på rotorbladens yttersta spets hade en hastighet av 5–10 gånger hastigheten på vinden. Rotorn kopplades till en generator som i sin tur matade ström till ett batteri, vilket användes för att driva radion samt till att belysning. Om man inte kommit på hur man kunde lagra energin i batterier hade man alltså bara kunnat njuta av radion blåsiga dagar. (Wizelius, 2007, s. 31)

Redan tidigare hade även danskarna kommit på ett sätt för att producera elektricitet genom vindkraft. Professor Poul la Cour byggde år 1892, med statligt stöd, den första elproducerande vindmöllan. Även denna använde ackumulatörer som lagring av energin. (Wizelius, 2007, s. 33)

Det kom att dröja ända fram slutet av 1970-talet innan en allvarlig satsning på vindkraft påbörjades. Detta eftersom bl.a. oljekrisen och kärnkraftsolyckan i Harrisburg och senare även Tjernobyl fick länder att börja satsa på andra energikällor. Samtidigt pågick en debatt om jordens begränsade tillgångar samt olika miljöproblem i världen. Vindkraftsindustrin började utvecklas på 1980-talet som en helt ny industriform. I dag är det en

konkurrenskraftig kommersiell industri som går att använda i stor skala för energiproduktion. På 1990-talet kom miljödebatten att handla om koldioxidutsläpp och växthuseffekten. Den energiproduktion som använde sig av fossila bränslen stod för en stor del av dessa utsläpp. Miljöpolitiken och energipolitiken visade sig ha ett nära samband. (Wizelius, 2007, s. 34–35)

## 1.2 Bakgrund och problemområde

Idén till detta examensarbete föddes då jag utförde min praktik på Österbottens lantmäteribyrå sommaren 2010. Min chef, Heikki Koskela, gav mig ett par förslag på möjliga rubriker på examensarbeten av vilka jag fastnade för ”vägrätter till vindkraftsparker”. Detta eftersom ämnet kändes aktuellt med tanken på alla debatter som pågick samt även det att ämnet fastighetsförrättningar överlag intresserar mig. Jag ansåg att det var ett passande examensarbete för mig. Vid tiden för arbetets påbörjande hade man på Österbottens lantmäteribyrå inte haft någon förrättning där syftet varit att grunda en vägrätt till en vindkraftspark. Fördelen med detta var att jag i mitt examensarbete fick behandla något som ännu var oprövat för förrättningsingenjörerna på lantmäteribyrån. Nackdelen var att jag inte hade några referenser från tidigare förrättningar.

Från lantmäteribyråns sida ville de att jag skulle utreda olika aspekter som har att göra med vägförrättningar gällande vindkraftsparker, detta eftersom det är ett helt nytt ämne som inte tidigare behandlats och inga förrättningar gjorts på sådana områden som är reserverade för vindkraftsproduktion. Heikki Koskela redogjorde ett antal frågeställningar som han ansåg att jag kunde behandla i arbetet, en av dessa frågeställningar var bl.a. att utreda hurudan typ av vägförrättning som skall hållas.

## 1.3 Syfte

Mitt huvudsakliga syfte är att sammanställa samt att försöka utreda vilka frågeställningar som kan tänkas uppstå i samband med en vägförrättning till en vindkraftspark. Jag kommer att försöka reda ut hur man skall ordna med en så ändamålsenlig vägrätt som möjligt.

I sammanfattningen av detta arbete borde jag komma med rekommendationer om hur man skall gå tillväga för att ordna en så bra vägrätt som möjligt. Jag kommer att ställa olika saker mot varandra och jämföra dessa, ett exempel på detta är en enskild vägförrättning mot en lokal vägförrättning.

## 1.4 Metod

För att reda ut vissa frågor har jag valt att sammanställa en enkät som ett antal företag som sysslar med vindkraftsproduktion har fått svara på. Enkäten har skickats ut via e-post och bolagen har fått svara fritt på de frågor som jag har valt att ställa. Bolagen jag har kontaktat har alla planer på att anlägga vindkraftsparker i Österbotten. Vilka dessa bolag är fick jag reda på från NMT-centralen. Jag tog kontakt med bolagen och fick kontraktuppgifter från en del av bolagen till den person som kunde kontaktas angående denna undersökning. Målet med denna undersökning var att reda ut om det finns stora olikheter gällande vilken praxis bolagen har i olika frågor, samt att reda ut om bolagen har funderat på frågor som berör en eventuell lantmäteriförrättning.

Som utgångspunkt för mitt examensarbete har jag valt att se på en delgeneralplan för ett vindkraftsområde. Planen är i dagsläget inte godkänd, men enligt Leif Östman (personlig kommunikation, 20.1.2011) torde inget hindra planens godkännande inom en snar framtid. Varje vindkraftsområde är unikt i sig, men ur förrättningssynpunkt torde likadana problem uppkomma i olika förrättningar. Eftersom en generalplan inte är bindande är det i slutändan på förrättningsingenjörens ansvar att vägdragningen inte leder till några olägenheter för någon part. Jag var i kontakt med planläggningsingenjör Barbara Påfs angående planering av vägdragningen. Hon var av den åsikten att de konsulter som planerar vindkraftsområden torde ha rätt ut eventuella problem som kan tänkas uppkomma i samband med byggandet av en ny väg samt förbättrandet av en befintlig väg. Dock är det på förrättningsingenjörens ansvar att besluta om hur vägen skall dras i terrängen.

## **1.5 Avgränsning**

Jag har valt att avgränsa detta arbete så att det endast gäller vindkraftsparker som byggs på fastlandet, där en väg ända fram är av stor betydelse. Jag kommer således inte att ta ställning till vindkraftsparker som byggs ute till havs och eventuella farleder till dessa. Geografiskt sett har jag valt att avgränsa mig till landskapet Österbotten, detta eftersom en stor del av kommande vindkraftsparker kommer att byggas här men även för att arbetets omfattning inte skall bli för stort. Jag kommer heller inte att ta upp problematiken kring eventuella inlösningsförrättningar som kommer att behövas med tanke på de ellinjer som skall dras till och från vindkraftverken eller elcentralerna. Däremot behandlar jag kortfattat de elledningar som kommer att dras i vägkanten. Mina personliga åsikter om vindkraft och dess utbyggnad kommer inte att påverka utformningen av detta arbete.

## **1.6 Centrala begrepp**

För att inga oklarheter skall uppstå i läsandet av detta arbete har jag valt att förklara en del facktermer som är centrala i detta arbete och som kan tänkas vara oklara för läsaren.

### **1.6.1 Vägrätt**

Om man vill utreda eller grunda en vägrätt behöver man ansöka om en vägförrättning. Vägrätt betyder att man har rätt att använda en enskild väg. Rättigheten är bestående och hör till fastigheten fastän den byter ägare. (Lantmäteriverket, läst 25.2.2011)

### **1.6.2 Enskild vägförrättning**

*Enskild vägförrättning behövs då man vill utreda eller grunda vägrätter. Vägrätt som grundats vid en enskild vägförrättning är bestående och en anteckning om vägrätten förs in i fastighetsregistret. Rätten består även vid byte av fastighetsägare. (Lantmäteriverket, läst 25.2.2011)*

### **1.6.3 Lokal enskild vägförrättning**

*”Med hjälp av en lokal enskild vägförrättning kan man utveckla vägnätet och korrigera olägenheter inom ett större, begränsat område. Avsikten med förrättningen är att området skall få ett fungerande vägnät av enskilda vägar, så att alla fastigheter och deras skiften har en ändamålsenlig vägförbindelse. Samtidigt uppdateras uppgifterna i fastighetsregistret och på registerkartan.” (Lantmäteriverkets broschyr: Enskild lokal vägförrättning)*

### **1.6.4 Servitut**

Servitut är beskriven rättighet för en fastighet som gäller på annan fastighets område. Byte av fastighetens ägare påverkar inte ett servitut. Vanliga servitut är bl.a. rätt till parkeringsplats, rätt att dra ledningar avsedda för elektricitet, avlopp samt vatten. (Esbo stad, läst 25.2.2011)

### **1.6.5 Väglag**

I vägförrättningen grundat organ som svarar för en enskild vägs åtaganden och väghållning. (Tiekunta, läst 28.2.2011)

### 1.6.6 Vägenhet

Vägenheter är något som bestäms för varje vägdelägare som grund för att man skall kunna fördela väghållningen samt de kostnader som uppstår mellan olika vägdelägare. (Lantmäteriverkets publikation nr 92, 2008, s. 8)

## 2 Planläggning och tillståndprocess

Vad gäller byggande av vindkraftverk gäller samma regler och bestämmelser som annat byggande. Markanvändnings- och bygglagen reglerar om ett område bör planläggas eller om det räcker med ett tillståndsförfarande för byggande av vindkraftverk. Det primära är att de områden som är lämpade för vindkraft borde planeras. Genom att området planeras säkerställer man intressenternas påverkningsmöjligheter och man försäkras sig samtidigt om en utvärdering av konsekvenserna på bl.a. miljön. Fjäll- och skärgårdsområden, där landskapet är splittrat, är sådana områden som är extra känsliga för etablering av vindkraft. På sådana områden är det viktigt att man placerar vindkraftverken på platser som i en plan blivit utredda och ansetts lämpliga för detta ändamål. (Utbyggnad av vindkraft s. 7, Miljöministeriets broschyr augusti 2005)

### 2.1 Planlägningsprocess

Processen för att få anlägga en vindkraftspark är ganska långvarig. Man behöver följa rådande planläggning samt få bygglov av kommunen. Idag är det landskapsplanen, som genom olika utredningar om var vindkraft kunde placeras samt även vara lönsam, styr byggandet av vindkraftsverken. Om ett vindkraftsbolag vill bygga på annat ställe än i plan avsett område är processen ganska långvarig. I landskapet Österbotten är det Österbottens förbund (ÖF) som uppgör landskapsplanen. Kommunerna gör generalplaner samt detaljplaner för de reserverade områdena. Dagens lag säger att både generalplan och detaljplan behövs för att få bygga vindkraft, men en lagändring är på gång, varvid en fastställd generalplan skulle ge rätt att bebygga området. Detta för att underlätta processen

både för kommunerna och vindkraftsbolagen och för att göra hela processen smidigare. Kommunen kan även själv välja att planera ett område för vindkraft fastän området inte finns med i den rådande landskapsplanen. Landskapsplanen kan dock senare fälla hela projektet om man anser att området inte är lämpligt, eller så kan man komplettera landskapsplanen med t.ex. en s.k. etappplan. En etappplan är en plan som berör ett speciellt ändamål, som till exempel vindkraftsutbyggnad. I allmänhet råder landskapsplanen över generalplanen och detaljplanen, medan generalplanen råder över detaljplanen. En detaljplan är dock den plan som har störst antal rättsverkningar. (Anna-Karin Pensar, planeringsingenjör på Österbottens förbund, personlig kommunikation, 10.09.2010)

Processen för att få uppföra ett vindkraftverk är komplicerad. Lättaste tillvägagångssättet för uppförande av vindkraftverk är följande. Vindkraftsbolaget lägger upp en s.k. vindmättningsstation som behövs för att undersöka om vindförhållanden i området gör det lönsamt att anlägga vindkraftverk. Detta sker på ett sådant område som i landskapsplanen är reserverat för ändamålet. Vindmättningsstationen är uppsatt i ca ett år. Kommunen ger sedan bygglov om platsen för byggandet är inplanerad på general- och detaljplanen. Innan byggandet påbörjas bör en miljökonsekvensbedömning (MKB) vara utsatt till allmänt påseende, så att allmänheten kan säga sina åsikter om de inplanerade vindkraftverken. Denna bedömning är till för att minska på olägenheter som vindkraftverk kan åsamka naturen och landskapet i kraftverkens omgivning. Om inga hinder hittas i MBK-förfarandet går ärendet vidare till Regionförvaltningsverket (RFV) som antingen beviljar miljötillstånd, vilket leder till att byggandet kan påbörjas, eller så meddelar RFV att vindkraftsverken p.g.a. orsaker som kommit fram i deras utredning inte kan byggas. (Pensar, personlig kommunikation, 10.09.2010)

## **2.2 Ultimat förfarande**

Jag ämnar nu beskriva det ultimata förfarandet vid uppgörande av vindkraftsparker. Det första steget borde bestå av att man gör en utredning om var vindkraften kunde vara möjlig och lönsam. Oberoende företag kan göra en sådan utredning, här i Österbotten har exempelvis företaget Ramboll gjort liknande utredningar. Vidare planerar man i landskapsplanen in de områden som man anser ha potential och där landskapet inte tar skada av vindkraft. Växelverkan mellan landskapsförbundet och andra myndigheter sker i



denna fas. Då landskapsplanen är godkänd kan kommunen planera (generalplan och detaljplan) området noggrannare. Idag behövs som sagt de båda planerna, men enligt det nya lagförslaget skulle generalplanen kunna ge bygglov i framtiden. Viktigt i denna fas är att det sker en växelverkan mellan kommunen, befolkningen och myndigheter. Då kommunfullmäktige har fastställt planen blir den gällande och företag/intressenter kan höra av sig till kommunen och ansöka om att få anlägga vindkraft på det planerade området. Nästa skede i kedjan är Miljökonsekvensbedömningen (MKB), ett program för hörande och bedömning. Denna fas handhas av NMT-centralen, tidigare miljöcentralen. Här har vanligt folk rätt att säga sin åsikt, men även myndigheter uttalar sig i detta skede. I denna fas är det vanligt att man stöter på problem och motstånd. Dock bör motståndet vara relevant, man bör ha vägande åsikter för och emot. Att vara emot bara för man är emot håller inte. Efter Miljökonsekvensbedömningsfasen går ärendet vidare till Regionförvaltningsverket (RFV). Detta verk beviljar eller nekar miljötillstånd. Vid beviljandet av miljötillstånd går ärendet tillbaka till kommunen som i sin tur beviljar bygglov för vindkraftverket. Efter detta kan byggnadsfasen inledas. (Pensar, personlig kommunikation, 10.09.2010)

I praktiken har förfarandet i Österbotten grovt avvikit från detta ”ultima tillvägagångssätt”. I dag har ofta vindkraftsbolagen direkt tagit kontakt med markägare och utfört vindmätningar och planerat områden, trots att de inte alls är reserverade för vindkraft i landskapsplanen. Dessa områden kommer dock att granskas av dem som sysslar med landskapsplaneringen och dessa områden kan förkastas, men också godkännas som blivande vindkraftsområden, beroende på hurdana förutsättningarna är. För bolagens del innebär dessa risktaganden att en hel del satsade pengar kan gå till spillo om man i landskapsplanen inte anser områdena lämpliga för vindkraft. Detta eftersom varje område måste vara godkänd i landskapsplanen. (Pensar, personlig kommunikation, 10.09.2010)

### **2.3 Vägförrättning på område med gällande plan**

En fastställd generalplan ger inte automatiskt vägrätt, utan en vägförrättning bör hållas som vanligt. Enligt förrättningsingenjör Kent Överholm, (personlig kommunikation 18.2.2011) kan man anta att de som gjort generalplanen och planerat vägsträckningarna har beaktat problem och konstaterat att det finns förutsättningar för att bygga en väg. Man bör dock

komma ihåg att en generalplan endast är riktgivande och att det sist och slutligen är förrättningsingenjören som beslutar om det finns förutsättningar för att stifta en vägrätt eller ej. På områden där plan saknas är således ansvaret endast på förrättningsingenjören att avgöra om det finns förutsättningar för en vägrätt.

### **3 Förrättningsproblematik**

#### **3.1 Mål och utgångspunkter**

Huvudmålet med detta arbete är att se på möjliga svårigheter kring ordnandet av vägförbindelse till vindkraftsparker. Jag skall försöka reda ut de olika möjligheterna och redogöra för de alternativ som troligtvis kommer att komma upp i samband med eller före påbörjandet av en förrättning.

#### **3.2 Förutsättningar för vägrätt**

Vägrätt betyder att man har rätt att använda en annans fastighets eller registerenhets mark som vägområde. Till vägrätt innefattar rätten att bygga väg, underhålla den samt att trafikera den. Att få vägrätt till nödvändiga områden är en av de mest centrala frågorna i Lagen om enskilda vägar. (Markkula, Ykistyiset tiet, 2005, s. 11)

Förutsättningarna för att grunda en vägrätt finns beskrivna i Lagen om enskilda vägar 8 §. LEV säger:

”Om det för ett ändamålsenligt nyttjande av en fastighet är viktigt att få vägförbindelse över en annan fastighets område, och detta inte åsamkar någon fastighet betydande olägenhet, skall den fastighet som behöver vägförbindelsen ges rätt att nyttja ett område som fastställs vid en vägförrättning om vilken bestäms nedan för sådana vägändamål som avses i 5 §.” Sådan bestående nyttjanderätt till en annan fastighets område kallas vägrätt.

Eftersom byggandet av vindkraftsparker grundar sig på fastställda planer kan man enligt förrättningsingenjör Överholm (personlig kommunikation, 18.2.2011) anta att planläggarna har beaktat vägdragningen i planeringen. Dock är t.ex. en generalplan endast riktgivande och det är således på förrättningsingenjörens ansvar att vägens placering i terrängen blir så ändamålsenlig som möjligt. Barbara Påfs, planläggningsingenjör på Korsholms kommun, (personlig kommunikation, 18.2.2011) bekräftar även detta. Man försöker nog i planeringsskedet utreda möjliga hinder som gör att vägens sträckning måste ändras, men att det i slutändan är förrättningsingenjören som beslutar om vägens byggande i terrängen.

Markkula skriver i sin bok att en det i huvudsak är en fastighet som är innehavare av en vägrätt. Han skriver vidare att utöver fastigheter så kan ett outbrutet område, en gruva eller en sådan byggnad eller anordning på annans mark som avses vara bestående vara innehavare till vägrätt. (Markkula, Yksityset tiet, 2005) I många fall kommer inte vindkraftsbolaget att köpa den fastighet som man anlägger vindkraftverken på, utan man kommer att arrendera marken. Enligt Markkula kan man således ge vägrätt åt byggnad eller anordning på annans mark som anses vara bestående, i detta fall ett vindkraftsverk. Gällande detta så säger LEV 2 § mom.1 & mom.2:

”Vad som i denna lag föreskrivs om fastighet gäller i tillämpliga delar också outbrutet område, gruva och sådan byggnad eller inrättning på annans mark som är avsedd att vara bestående. Såsom likställd med ägare anses i denna lag innehavare av fastighet, som äger bestående eller under hans livstid eller annars under obestämd tid gällande rätt att besitta fastigheten.”

Detta betyder alltså att man kan grunda en vägrätt fastän vindkraftsbolagen inte äger den mark där man anlägger vindmöllan. Det räcker med att anläggning anses vara bestående om den står på annans mark. Markkula nämner affärer, fabriksbyggnader, hus samt fritidshus som exempel på inrättningar som anses vara bestående, dock anser han att en barack eller en lagerlokal som tillfälligt står på annans mark inte kan ge rätt till vägrätt. Förrättningsingenjör Sandbacka (personlig kommunikation 24.2.2011) brukar tolka lagen som sådan att en inrättning anses vara bestående om planen är den att inrättningen skall finnas på fastigheten i minst 30 år framöver. De arrendekontrakt som t.ex. EPV Vindkraft undertecknar är på 50 år plus en optionsrätt på ytterligare fem år. (EPV, arrendekontrakt)

I enlighet med LEV 2 § mom.2 kan man även stifta en vägrätt åt en person, vägrätten tillfaller således inte själva fastigheten utan endast dess ägare eller annan person som har besittningsrätt på fastigheten.

### 3.3 Olika typer av vägrätter

Gällande vilken typ av vägrätt som skall stiftas kan olika förfaranden tillämpas i detta fall. Jag kommer att börja med att gå genom vilka olika typer av vägrätter som normalt kan stiftas. *Grundvägrätt* kallas den vägrätt som blir stiftad till en fastighet för första gången. *Tilläggsvägrätt* betyder att en redan befintlig väg kan utvidgas och vägrätt kan ges på vägen åt nya nyttjare av denna. Med *begränsad vägrätt* menas att man kan bevilja en vägrätt för t.ex. vissa tider av året eller dylikt. En begränsad vägrätt stiftas ifall om man enligt LEV 8,9 eller 10 § inte kan bevilja en grundvägrätt, p.g.a. olägenheter som vägen skulle ge upphov till. *För viss tid grundad vägrätt* kan anses gälla till ett datum eller en händelse varvid vägrätten automatiskt upphör. *Tillfällig vägrätt* kan ges åt någon som är i behov av att få trafikera vägen tillfälligt. Man kan ansöka om denna typ av vägrätt från väglaget eller vägdelägare om väglag inte finns. *Temporär vägrätt* kan stiftas för sådana som besitter men inte äger ett område. Denna typ av vägrätt kan stiftas för en viss tid eller för högst hela besittningstiden. (Pentti Viljanmaa, Fastighetsförrättningar II 2009–2010, s. 7–8)

Jag skrev tidigare om att rättigheten till att få en vägrätt gäller om man besitter ett område fastän man inte äger det. Enligt ovan beskrivna temporära vägrätt låter det som om det vore den enda möjliga vägrätten att stifta då man besitter ett område med ett arrendekontrakt som grund, d.v.s. då man inte äger området. Jag kontaktade två förrättningsingenjörer för att se vad de har för åsikt om saken.

Gällande temporär vägrätt (LEV 82 §) berättar Överholm (personlig kommunikation, 14.03.2011) att det är här skillnad om man tolkar arrendet som bestående eller inte. Han har tolkat ett arrendekontrakt som bestående om det kan in-tecknas som säkerhet för lån. Om arrendet inte tolkas som bestående blir automatiskt vägrätten temporär, d.v.s. endera gällande för en viss tid eller som längst tills arrendekontraktet går ut. Vidare säger förrättningsingenjör Sandbacka (personlig kommunikation, 14.03.2011) att han har tolkat de arrendeavtal som är längre än 30 år till att vara bestående. Vad gäller en vindmölla på annans mark så skulle han oavsett arrendekontraktets längd vara benägen att tolka denna typ av inrättning som bestående och på det viset kunna ordna med en vägrätt enligt 8 § eller 9 § i väglagen. Gällande 82 §, där temporär vägrätt finns beskriven, påpekar

Sandbacka att hans tolkning är att en temporär vägrätt inte kan ha en fastighet som berättigad utan att det alltid borde vara en person som får den temporära vägrätten.

I Markku Markkulas bok "Yksityiset tiet" så nämner även han att man åt dem som besitter en fastighet utan att äga den kan grunda en temporär vägrätt om det är av vikt för honom/henne. (Markkula, 2005, s. 163) Fritt översatt från finska så skriver alltså Markkula att man enligt LEV 82 § mom.1 kan bevilja temporär vägrätt åt dem, alltså i personform, som är i behov av det.

Jag antar på basis av ovan beskrivna intervjuer med två olika förrättningsingenjörer att det är möjligt att ordna en "normal" vägrätt till sådana områden som arrenderas. I detta fall kunde antingen vägrätten stiftas som bestående/permanent (grundvägrätt), som en vägrätt enligt LEV 8 § är, eller så att den görs tidsbunden/upphör vid en händelse (för viss tid grundad vägrätt) enligt LEV 9b §.

Vid permanent vägrätt finns således ingen tidsgräns på hur långt i framtiden vägrätten sträcker sig. Den kan anses gälla för evigt om inte förutsättningarna ändras drastiskt, t.ex. om trafiken på grund av ändrade förhållanden till en fastighet kan ordnas på ett mera ändamålsenligt sätt, exempelvis genom en annan väg. Om förutsättningarna ändras drastiskt kan en fastighet enligt vad LEV 9 § 2 mom. anger beviljas rätt att nyttja en annan förefintlig väg och den gamla rättigheten upphävs. Ett sådant beslut bör dock fattas i en eventuell vägförrättning. (LEV, 9 § mom.2)

"Om det på grund av en förutsebar förändring i förhållandena eller av andra särskilda skäl inte bör anses vara ändamålsenligt att en vägrätt som avses i 8 eller 9 § grundas som bestående, kan vägrätten grundas för viss tid. I detta fall skall bestämmas om en tidpunkt eller händelse fram till vilken vägrätten gäller." (LEV kap 2. 9b §).

Man kan alltså stifta vägrätten för en viss tid eller tills en överenskommen händelse inträffar, efter detta upphör vägrätten att gälla. En möjlighet är att man gör vägrätten gällande lika länge som arrendeavtalet är i kraft, eller så att man gör vägrätten gällande så länge som verksamheten fortgår. Ett problem som kan uppstå med tidsbunden vägrätt, är att exempelvis EPV Vindkraft har en optionsrätt på att förlänga arrendeavtalet på ytterligare fem år efter det att arrendet på 50 år går ut. Detta betyder att man inte kan stifta vägrätten på 50 år utan måste stifta den på 55 år. Om dock EPV Vindkraft väljer att inte förlänga kontraktet på fem år så kan man säga upp vägrätten före den bestämda tidpunkten. En annan möjlighet är att man i samband med vägförrättningen stiftar vägrätten att gälla

till den dagen då kraftbolaget upphör med sin verksamhet och således inte längre är i behov av en vägrätt. I ett sådant fall slipper man ta i beaktande hur långa arrendeavtalen är samt att vägrätten naturligt upphör vid detta tillfälle.

Om man stiftar vägrätten så att den upphör då verksamheten upphör borde man enligt Robert Sandbacka (personlig kommunikation, 24.2.2011) skriva in i förrättningsprotokollet att vägrätten gäller till dess att vindkraftsbolaget har transporterat bort de anordningar som finns på vindkraftsfastigheten. Om vägrätten upphör genast som verksamheten läggs ner har vindkraftsbolaget således ingen rätt att använda vägen till att transportera bort de anordningar som står på vindkraftsfastigheten.

### **3.4 Vilken typ av väg behövs**

Hans Berg på EPV Vindkraft säger att bolaget räknar med att behöva en 15 m bred vägrätt, där 6 m innefattar själva körbanan och den resterande delen är reserverade för vägsrännor samt diken. Han påpekar att det är viktigt att beakta är den stora svängningsradien på de fordon som kommer att användas till transport av möllorna. Detta kommer att leda till att det intill kurvorna behöver hållas bort skog utanför vägområdet, detta p.g.a. fordonens behov av utrymme utanför vägområdet. Vid så kallade "s-kurvor" behövs en påföljande raksträcka på minimum 50 m, för att framkomligheten skall vara möjlig. (Lantmäteritekniker Hans Berg, personlig kommunikation, 12.8.2010 / 28.12.2011)

Markkula skriver att men enligt LEV 7 § skall göra vägens sträckning och bredd på billigast möjliga sätt samt så att vägen inte orsakar större förfång för någon än vad som krävs. (Markkula, 2005, s. 236) I detta fall kan detta anses vara extra viktigt eftersom vägrätten i många fall kommer att vara större än vad som är normalt.

Som jag ovan nämnde finns det ett problem som antagligen kommer att uppstå. Detta är behovet av att hålla bort skog samt annan växtlighet i kurvorna. Problemet uppkommer vid transporten av vindturbinerna eftersom de bilar som transporterar dessa kräver en stor svängradie och bilsläpet kommer att kräva utrymme på sidan av vägen i kurvorna. (Berg, personlig kommunikation, 12.8.2010) Jag skall försöka reda ut de olika möjligheter som finns för att kunna ordna en så god och säker framkomlighet som möjligt.

I LEV 17 § står det skrivet: till en vägrätt så innefattar det en rätt att från vägens område avlägsna naturhinder, träd, grenar som sträcker sig ut över vägområdet samt buskar som är till men för väghållningen. Utöver dessa, så kan man även rätt till att avlägsna sådan växtlighet som kan äventyra trafiksäkerheten. Dock kommer denna rättighet inte att räcka till då man kommer att behöva ett ännu större ”friområde” på sidan av vägen.

Enligt förrättningsingenjör Tunis, (personlig kommunikation, 13.1.2011) kan man i en vägförrättning stifta vägrätten så att vägens bredd i t.ex. kurvor, är större jämfört med andra ställen. Genom detta förfarande skulle man slippa de problem som kunde uppstå i samband med att man måste hålla bort växtlighet vid sidan av vägområdet.

En möjlighet för ändamålet kunde ha varit att stifta ett servitut, men enligt MBL 154 §, där möjliga servitut finns uppräknade, så hittar man inte för detta ändamål något passande servitut. Enligt förrättningsingenjör Överholm (personlig kommunikation, 25.1.2011) så tycks den enda utvägen i detta fall vara att man helt enkelt gör vägrätten bredare på de ställen som behövs, d.v.s. främst i kurvorna.

### **3.5 Utnyttjandet av befintliga vägar**

De befintliga vägarna påverkar hur lätt det är att ta sig till och röra sig på vindkraftsområdet. Varje kraftverk bör ha en förbindelseväg som är av skogsbilvägklass. I den utredning som gjorts utgående från var man kunde anlägga vindkraftspark, så är förbindelsevägnätets omfattning en viktig jämförelseaspekt i planeringen. Man har i utredningen jämfört antal vägar per kvadratkilometer för att bilda sig en uppfattning i frågan. (ÖF 2010, Förnyelsebara energikällor och deras placering i Österbotten, s. 19)

Hans Berg (personlig kommunikation, 1.2.11) som representerar bolaget EPV Vindkraft bekräftar ovan beskrivna teorier; de strävar efter att använda redan befintliga vägar i samband med byggandet av vindkraftsparker. En orsak till detta är för att det inte skall gå åt onödig areal till vägbyggandet. Om terrängförhållanden är sådana att vägarna går över branta backar kan man dock för framkomlighetens skull bli tvungna att dra om vissa delar av vägen.

På en befintlig väg kan man ansöka om en så kallad tilläggsvägrätt direkt från väglaget. Om vägen från tidigare är tillräckligt bred så behövs således ingen vägförrättning hållas. Lagen om enskilda vägar 52 § säger att kommunens vägnämnd skall fatta beslut i de frågor där sakägarna/väglaget inte kommit överens om att tilldela någon vägrätt. Det betyder att i de fall där väglaget inte vill bevilja vägrätt åt vindkraftsbolaget, måste de vända sig till kommunens vägnämnd. Om vägnämnden beslutar att inte bevilja vägrätt, är enda möjligheten att kraftbolaget söker om en helt ny vägrätt och således bygger en ny väg till de planerade möllorna. (Lantmäteringenjör Per-Erik Backlund, personlig kommunikation, 10.11.2010)

Vidare beskriver Markkula (Yksityiset tiet, 2005, s. 141) att samma förfarande gäller här som då en ny vägrätt stiftas. Man kan ordna vägrätt om det är viktigt för fastigheten i fråga samt att det inte förorsakar betydande olägenhet för någon. Han skriver även att en tilläggsvägrätt har samma ”status” som en tidigare grundad vägrätt, den är alltså bestående.

I de fall där vägen måste breddas så mycket att det går över den inskrivna bredden i vägrätten måste en ny vägförrättning hållas på vägen. Enligt LEV 38b § mom.1 kan man om betydande olägenhet uppkommer för fastighetsägare flytta vägen/rättigheten till en annan plats som tillhör fastighetsägaren eller till någon annans område om det finns särskilda skäl till detta och det inte orsakar betydande olägenheter för denne. Samma sak gäller om man till följd av trafiksäkerheten behöver flytta en vägs sträckning. Detta är ett troligt scenario på sådana vägar som från tidigare är för smala och t.ex. går så nära bebyggelse att en breddning är omöjlig. Enligt ovan beskrivna paragraf kan vägdelägare förpliktigas att delta i kostnaderna för vägens flyttning enligt vad var och ens vägenheter anger. Beslut om flyttning av väg fattas vid en vägförrättning.

Det finns även fall där en väg på vissa sträckningar är tillräckligt bred, men på andra håll skulle den behöva breddas. I sådana fall bör man söka om vägförrättning på hela vägen, man kan således inte endast söka om vägförrättning på en del av den. Man behöver dock inte bredda hela vägen, utan endast på de ställen där det behövs för en säker framkomlighet. (Överholm, personlig kommunikation, 18.2.2011)

Vad gäller vägars befintliga skick och förbättring av vägar, så säger lagen om enskilda vägar 7 § mom. 4 och mom. 5, att en väg bör hållas i sådant skick som ändamålet och



nyttan förutsätter, men att underhållet inte skall åsamka vägdelägarna oskäligen kostnader. Om någon kräver att en väg till viss del, eller helt och hållet, skall vara av uppenbart högre standard, skall denne i behov av förskott betala orsakade merkostnader. Detta betyder alltså att "vanliga" vägdelägare inte kan påföras de merkostnader som vägförbättringen eller vägbyggandet kostar och som orsakas av att kraftbolagen har högre krav på vägstandarden än vad vägen tidigare hållit. Likaså gäller detta även underhållet som uppkommer efter att byggandet av vägen avslutats. De som kräver att vägens skick och bärighet skall vara högre än vad andra anser, bör själva bekosta mellanskillnaden som uppkommer i frågan. Man bör dra en gräns för vad som är normal standard för vägen och där alla betalar underhåll enligt vars och ens vägenheter, samtidigt som de som kräver högre kvalitet betalar den överstigande delen själva.

### **3.6 Enskild- eller lokal vägförrättning**

Heikki Koskela, som fungerar som chef för PETO-avdelningen (perustomitukset) på Österbottens lantmäteriverk, bad mig fundera på om den kommande förrättningen skall göras som en enskild vägförrättning eller som en lokal vägförrättning. Skillnaden mellan dessa två förrättningar är primärt att en enskild vägförrättning behandlar en väg medan en lokal vägförrättning behandlar flera vägar inom ett större influensområde. En enskild vägförrättning kan med fördel sökas om man t.ex. vill grunda en vägrätt över någon annans mark, dra in eller flytta en enskild väg, grunda olika nyttjanderätter, grunda ett väglag eller fastställa vägenheter. (Lantmäteriverkets broschyr: Enskild vägförrättning).

I en lokal vägförrättning kan man korrigera tidigare uppkomna olägenheter samt utveckla vägnätet på ett större område. Avsikten med en sådan vägförrättning är att det specifika området som behandlas skall erhålla ett fungerande nät av enskilda vägar till alla fastigheter och skiften. (Lantmäteriverkets broschyr: Enskild lokal vägförrättning)

Enligt Bengt Tunis, (personlig kommunikation 13.1.2011) som jobbar med lokala vägförrättningar på Österbottens lantmäteriverk finns det två olika typer av lokala förrättningar. Den första är de förrättningar som lantmäteriverket själv beslutar om att genomföra och då också själva bekostar. Den andra typen är de förrättningar som t.ex. privatpersoner eller bolag kan söka och då även betalar enligt vad som står skrivet i Lagen

om enskilda vägar 47 §. Det förstnämnda är i detta fall inte aktuellt, men ett vindkraftsbolag kunde i princip söka om en sådan lokal vägförrättning där man blir betalningsskyldig. Tunis var av den åsikten att detta förfarande främst kan komma att utnyttjas då det är fråga om större områden där olika skogsbilvägar tjänar olika skiften och flera skogsbilvägar inte är sammanlänkade med varandra. Han menade vidare att den vanligaste förrättningstypen i detta fall kommer att vara en enskild vägförrättning.

Markkula skriver i sin bok angående LEV 38c § som behandlar lokal vägförrättning att målet med denna bestämmelse (38c §) är att, då vägrätterna är oklara samt då trafikförhållandena ändrats, på ett bestämt bredare område kunna behandla och utreda förhållandena på flertalet enskilda vägar samtidigt. Man ser på tidigare grundade vägrätter, om dessa längre är nödvändiga samt om dessa vägrätter befinner sig på områden där det har skett en ökning eller minskning av trafikmängden. (Markkula, 2005, s. 318)

### **3.7 Vägförrättning alternativt styckning**

Jag skall i detta kapitel se på två olika möjligheter att få väg till sitt område. Jag har valt att jämföra en vägförrättning med en styckning fastän det i praktiken är osannolikt att en styckning skulle komma på fråga i detta fall.

Om det för ett ändamålsenligt nyttjande av en fastighet är viktigt att få vägförbindelse över en annan fastighets område, och detta inte åsamkar någon fastighet betydande olägenhet, skall den fastighet som behöver vägförbindelsen ges rätt att nyttja ett område som fastställs vid en vägförrättning om vilken bestäms nedan för sådana vägändamål som avses i 5 §. (Lagen om enskilda vägar kap. 2 8 § mom.1.)

En enskild vägförrättning är en vanlig metod att ordna vägförbindelse på. Det ovan beskrivna förfarandet är en möjlig lösning vid behov av väg över annans fastighet. I och med detta förfarande blir man dock ersättningsskyldig till den eller de markägare över vars område man får vägrätt. En vägrätt som har blivit grundad i en enskild vägförrättning är en bestående rättighet. Den blir antecknad i fastighetsdatasystemet och kommer att bestå även om fastigheternas ägare ändras. Om en vägrätt däremot grundar sig på en överenskommelse mellan fastighetsägare gäller den i princip bara för avtalsparterna. (Lantmäteriverkets broschyr, Enskild vägförrättning)

För själva ordnandet av en vägförbindelse till en fastighet, över annans fastighets mark, finns det emellertid ett annat alternativ än en vägförrättning. Alternativet till en vägförrättning är att man köper ett ”outbrutet område” från grannfastigheten och styckar ut det som ett vägområde till egen fastighet. Detta förfarande kräver att båda parterna är överens.

Ett område som har bestämda gränser (outbrutet område) kan antingen bildas till en egen fastighet, eller överförs till en annan redan befintlig fastighet genom en styckningsförrättning. Fastigheten som bildas i en styckningsförrättning kan bestå av områden som härstammar från fler än en fastighet samt även från samfällda områden. (Fastighetsbildningslagen 20 § mom.1 & 2.)

På sådana områden där fastigheterna är stora, är det mycket lättare att anlägga vindkraftverk samt köpa mark eller ingå arrendeavtal. Enligt den undersökning som konsultföretaget Ramboll har gjort åt Österbottens förbund, skiljde sig storleken på fastigheterna kraftigt mellan två jämförda områden i Österbotten. (ÖF 2010, Förnyelsebara energikällor och deras placering i Österbotten, s. 19) I t.ex. Norra Österbotten är tendensen den att många skogsskiften kan vara långa och smala, mellan 10–15 m breda och från fyra till sju kilometer långa. (Skogscentralen, läst 28.1.2011) Detta betyder att skillnaderna på var en styckning kunde vara möjligt, skiljer sig mycket, beroende på hur fastighetsindelningen ser ut.

Jag kommer i detta arbete att utgå från att man skall ha en vägförrättning fastän andra möjligheter finns. Jag har även blivit ombedd att se på just den problematik som kan uppstå i en vägförrättning. Dessutom anser jag att det är ganska osannolikt att man skulle ordna väg genom en styckning fastän detta är fullt möjligt. Dock ansåg jag att det kunde nämnas i detta arbete, eftersom några förrättningsingenjörer på Österbottens lantmäteribyrå påpekade att man hade använt sig av ett dylikt förfarande då man ordnade väg till en gruva i Korsnäs.

### 3.8 Ansökan om vägrätt

Ansökningsblanketter om enskild vägförrättning kan hämtas på lantmäteribyråerna. Ansökan bör klargöra varför en enskild vägförrättning söks, samt vilka fastigheter som förrättningen kommer att beröra. Det är även en fördel om man bifogar karta över det aktuella området. (Lantmäteriverkets broschyr: Enskild vägförrättning)

Lagen säger angående ansökan om vägförrättning följande:

”Rätt att kräva vägförrättning har fastighetens ägare, delägarna i ett samfällt område och det väglag vars väg ärendet berör samt kommunen. Vägförrättning som avses i 38 § 1 mom. 4 punkten får sökas även av innehavaren till en särskild rättighet som gäller fastigheten.” (LEV kap. 5 39 § 1 mom.) ”...en befintlig vägs läge och bredd och huruvida någon har rätt till vägen eller motsvarande, på någon annan lag grundad bestående bruksrätt, om det råder ovisshet om saken...” (LEV kap. 5 38 § 1 mom. 4 punkten).

Sökande av vägrätten kan således i detta fall vara ett flertal olika aktörer. Skillnaden här ligger främst i att det oftast är sökanden som betalar vägförrättningsavgifterna, men detta förfarande kan dock avvika och kostnaderna kan även fördelas mellan olika intressenter. (LEV 47 §)

”Kostnaderna för vägförrättningen skall betalas av sökanden. Om flera vägdelägare deltar i vägförrättningen, kan förrättningskostnaderna påföras delägarna enligt vägenheterna eller, om denna fördelningsgrund inte skäligen kan tillämpas på någon vägdelägare, efter vad som prövas vara skäligt. En sakägare som inte är vägdelägare kan, om detta med hänsyn till sakens natur prövas skäligt, påföras kostnaderna eller en del av dem, varvid övriga betalningsskyldigas andelar i motsvarande mån minskas. I fråga om kostnaderna för vägförrättningen samt betalningen och indrivningen av dem gäller i övrigt vad som föreskrivs om förrättningskostnader i fastighetsbildningslagen. Har väglag bildats, kan det belopp av ovan i 1 mom. avsedda kostnader, som skall erläggas av vägdelägarna, indrivnas hos väglaget.” (LEV kap. 5 47 § 1 & 2 mom.)

Vem som söker och då också i princip betalar förrättningskostnaderna, beror på en överenskommelse mellan sakägarna. I de fall där man tar del i en befintlig väg kan man enligt Lagen om enskilda vägar 24 § bli tvungen delta i kostnaderna av vägens byggande om högst femton år gått sedan vägen blev byggd. Kostnaderna skall vara skäliga och den tid som gått sedan vägens byggande skall beaktas, likaså den nytta som man får av den. (LEV 24 §)

Då en ansökan om vägförrättning inkommit till lantmäteribyrån är det förrättningsingenjörens sak att reda ut vem som bör kallas till förrättningen. Enligt Överholm så bestämmer man ett så kallat nyttoområde som vägen anses kunna betjäna.

Sedan kallas de fastighetsägare till förrättningsammansamlingen som kan anses ha nytta av en kommande väg på området. Då det gäller en helt ny väg kallas alltid kommunen samt NTM-centralen. (Överholm, personlig kommunikation 8.2.2011)

Frågor som berör sökandet och betalandet för oss in på frågan som behandlar ett eventuellt grundande av väglag.

### **3.9 Väglag**

En fråga som kommer att bli aktuell i samband med en vägförrättning är om man skall grunda väglag på sådana vägar som blir nybyggda eller på sådana befintliga vägar där väglag inte finns från tidigare.

Förutsättningarna för att grunda ett väglag är att det finns en väg. Även det att ett väglag är nödvändigt med tanke på antalet vägdelägare, vägens skötsel eller liknande orsaker är av stor vikt. (Repo, 1995, s. 81)

Ett väglag kan grundas endera vid en enskild vägförrättning eller genom beslut av vägnämnden. Om vägdelägarna på något annat fritt sätt samordnar ett organ angående vägens beslutsfattande är det inte fråga om ett väglag. (Markkula, 2005, s. 64)

Angående detta som Markkula beskriver så säger LEV 71 § att om vägdelägare har olika åsikter i frågor som berör väghållningen har en vägdelägare rätt att ta upp frågan med vägnämnden som sedan kommer med ett avgörande. Detta betyder att i de fall där väglag saknas och meningsskiljaktigheter uppkommer så bör man ta upp frågan med vägnämnden.

Gällande väglags grundande skriver Viljanmaa att ett väglag kan bildas för vägens hela sträckning eller endast för en viss del, olika väglag kan även bildas för olika vägsträckningar. Om dock flera delägare i den förefintliga vägen är av den åsikten att inget väglag behövs skall ett sådant inte bildas. Då man beslutat om att grunda ett väglag skall delägarna bestämma om väglagets verkställande organ skall vara en enskild syssloman eller en bestyrelse bestående av tre personer, samt även välja de personer som skall handha dessa uppgifter. I samband med förrättningen bör man också ge ett namn som skall användas för vägen. Förrättningsingenjören bör protokollföra dessa uppgifter som man

kommit överens om i förrättningen. (Viljanmaa, Fastighetsförrättningar II 2009–2010, s. 22)

Om man bildar ett väglag i förrättningen betyder detta att förrättningsingenjören ”ger” vägrätten åt väglaget, som då i sin tur får dela ut vägrätter åt sådana som är i behov av dessa. I ett sådant förfarande så behöver man som förrättningsingenjör alltså inte räkna ut några specifika enhetsberäkningar om inte väglaget anser detta nödvändigt. Vidare påpekade Överholm att man kan stifta vägrätten för en specifik fastighet eller i detta fall för Vindkraftsbolaget. Ett problem som dock kan uppstå om man stiftar den för bolaget är om t.ex. bolagets verksamhet upphör och ett annat bolag tar över verksamheten. I sådana fall bör det ”nya” bolaget erhålla en egen vägrätt, antingen då direkt från väglaget om ett sådant finns eller via en förrättning. (Överholm, personlig kommunikation 8.2.2011)

Det är förstås olika på när man anser att ett väglag behövs och när det inte behövs. Skillnaden ligger antagligen främst i hur många som får vägrätten. Om t.ex. vägrätten endast går över utarrenderarens mark så behövs för det första ingen vägförrättning. Om en ny väg endast berör några markägare borde man diskutera och se om det behövs bildas ett väglag eller ej. (Berg, personlig kommunikation, 1.2.2011)

Denna diskussion kring grundandet av väglag leder oss in på frågan som berör vem man skall stifta vägrätten för. En självklarhet i detta fall är att den som söker om vägrätt vill ha den. Eftersom till stor del befintliga vägar kommer att användas (Berg, personlig kommunikation, 1.2.2011) och de nya inplanerade vägarna inte sträcker sig långt från de befintliga vägarna, kommer i många fall endast kraftbolaget ha nytta av dessa. Ett sådant fall är då vindkraftsfastigheten ligger intill en allmän väg, men platsen för där själva vindmöllan skall byggas är en bit från vägen. I ett sådant fall gagnar en väg endast kraftbolaget och ägaren till den utarrenderade marken. En alternativ möjlighet är om markägare ”längre fram” vill ta del i vägen och fortsätta vägens byggande till egen mark. Sådana fall kunde t.ex. vara sommarstugeägare som i dagens läge inte har bilväg, men som ges en möjlighet att få det genom en förlängning av den väg som kraftbolaget bygger. Längs den österbottniska kusten är detta inget omöjligt förfarande eftersom fritidsbebyggelsen är väl utbyggd. Dock är det troliga scenariot att det blir totalt omsvängt, att i de flesta fall är det kraftbolagen som kommer att ta del av redan befintliga vägar. (Berg, personlig kommunikation 1.2.2011) Även skogsägare som vill ha väg till sitt skogsskifte, kunde på samma vis förlänga vägen till eget skifte. Det borde även ligga i

skogsägares intresse att få vägrätt eftersom en väg till ett skogsskifte alltid kan ses som en fördel vid t.ex. avverkning. Om skogsskiften dock är många och små till ytan är nyttan inte lika stor eftersom en väg på ett litet skogsskifte ”äter” upp en hel del areal.

### **3.10 Vägunderhåll, vägenheter**

Till begreppet väghållning hör byggandet av vägen samt dess skötsel. Vägens byggande innefattar även flyttning av gammal väg, breddning av väg samt andra förbättringar som kan behövas. En väg bör vara i det skick som den är avsedd för. (Markkula, 2005, s. 286)

Ett begrepp som hänger ihop med vägrätt är vägenheter. Med vägenheter menas att man fördelar väghållningsplikten, samt andra utgifter som uppstår, mellan vägdelägarna. Sådana avgifter som bestäms utgående från vägenheter kallas vägavgifter. Vägdelägare kan utöver denna vägavgift besluta om en s.k. grundavgift, denna är lika stor för alla vägdelägare och den går främst till betalningen av väglagets förvaltning. Utöver dessa kan även en bruksavgift fastställas, detta för sådana som använder en väg sporadiskt. (Lantmäteriverkets publikation nr 92 s. 8, 2008)

I en vägförrättning fördelar man väghållningen genom att fastställa alla väganvändares andel i väglagets utgifter. Man justerar fördelningen varje gång delägare tillkommer, samt då gamla ägares nyttjande av vägen ändras. Enskilda vägars underhålls-, och byggkostnader är uppskattade utgifter, som baseras på genomsnittliga normer samt riktgivande direktiv. Utgångspunkten i beräkningarna är den verkliga användningen av vägen för en delägars fastighet. Det är med tanke på slutresultatet viktigt att enheterna (fastigheterna) blir placerade i rätt förhållande till varandra. (Lantmäteriverkets publikation nr 92 s. 2, 2008)

Med en fastighet menas i detta fall en register- och egendomsenhet som blivit införd i fastighetsregistret och vars område är avgränsat. Sådana vägdelägare har även rätt till väg, som enligt LEV 2 § kan jämföras med fastigheter, vilka kan vara outbrutna områden, gruvor och andra permanenta anläggningar som finns på annans mark. I detta fall kan det anses gälla vindkraftsfastigheter. (Lantmäteriverkets publikation nr 92 s. 7, 2008) Enligt

Berg (personlig kommunikation, 13.11.2011) så kommer åtminstone de arrendeavtal som EPV Vindkraft ingår att inskrivas i inteckningsregistret.

Det som kommer att vara typiskt i detta fall är enligt Berg att trafiken under byggnadsskedet kommer att vara av en helt annan kaliber jämfört med då kraftverken är byggda. Enligt EPV Vindkrafts egna beräkningar kommer trafiken under byggnadsskedet att vara livlig samt väldigt tung. I skedet efter att vindkraftverken byggts kommer man däremot enligt deras beräkningar endast att använda vägen för servicekörning, vilken beräknas ske med person- eller paketbil och vara 4 dagar per vindkraftverk per år. Dessutom kommer reparationsarbeten enligt beräkningarna att behöva utföras ca 1–3 gånger per 10 år, då kommer man att använda sig av lyftkran, vilket kräver en bra väg. (EPV Vindkraft, trafik för uppförande av vindkraftverk)

LEV säger angående detta i kapitel 3 § 29 mom.1: *"Hava de omständigheter, som inverka på väghållningsskyldigheten eller dess fördelning, väsentligt förändrats, skola i fördelningen av vägenheterna på yrkande av vägdelägare vidtagas härav påkallade ändringar."*

I detta fall, om det blir som man beräknat, kommer trafiken att ändra drastiskt efter att vindkraftsparken är färdigbyggd. Då behövs även nya vägenhetsberäkningar göras. Berg (personlig kommunikation, 1.2.2011) var av den åsikten att man redan i en vägförrättning bör göra upp en underhållsfördelning som träder i kraft då vindkraftsparken är färdigbyggd för sådana vägar som har ett väglag eller om vägen betjänar ett flertal personer. EPV Vindkraft har sagt att man övertar alla utgifter som berör underhåll och grundförbättringar av vägen under dess byggnadsskede, om man inte drar vägen på annat ställe än vad bolaget planerat. I LEV 7 § mom.1 står det att en väg skall till sin sträckning och bredd byggas på ett ändamålsenligt sätt så att ingen åsamkas större skada eller förfång än vad behovet kräver. I samma paragraf men i moment fem står det skrivet: *"Önskar vägdelägare väghållning helt eller till viss del av uppenbart högre standard än ovan i denna paragraf är sagt, skall han, vid behov i förskott, betala därav orsakade merkostnader."* Detta kan man tolka så att på redan befintliga vägar, samt på sådana vägar som skall byggas måste alltid vindkraftsbolaget betala de merkostnader som uppstår p.g.a. att näringsidkaren kräver en väg som är av uppenbart högre kvalitet än vad andra vägdelägare anser.



Gällande avgifter som berör reparationskörning till vindkraftsverken, efter det att dessa är uppförda var Robert Sandbacka (personlig kommunikation, 24.2.2011) av den åsikten att det kanske vore mer ändamålsenligt att besluta om en engångsavgift istället för att använda sig av uppskattade beräkningar gjorda av vindkraftsbolagen. Han menade att om man har en beräknad användningsgrad på t.ex. 1–4 gånger per år så är det svårt att avgöra vad den exakta användningen kommer att bli. Om man således vill få en jämlik behandling gällande alla delägare så kunde man praktisera det som står i LEV 26 § angående engångsavgifter av burkandet av en väg. Man bestämmer en engångsavgift som uppbärs från kraftbolaget varje gång som man behöver använda vägen till att utföra reparationer av vindkraftverken.

### **3.11 Hur dra ellinjer från kraftverken?**

Vad gäller dragandet av elkablar och ellinjer så är Berg (personlig kommunikation 13.11.2010) av den åsikten att man i huvudsak kommer att använda vägslänten till att gräva ner kablarna som går från vindmöllan till elcentralen. Området där elcentralerna är placerade kommer att köpas. Den mark som kommer att behövas för de elledningarna som går från elcentralerna och ut till konsumenterna kommer att inskaffas med hjälp av inlösningsförrättningar. Detta hör således inte till mitt arbete.

## **4 Arbetets empiriska del**

### **4.1 Enkätens syfte**

Bakgrunden till denna enkät var att jag ville utreda eventuella likheter/olikheter mellan olika bolag inom vindkraftsbranschen. Eftersom jag i ett tidigt skede varit i kontakt med EPV Vindkraft ville jag reda ut vad andra bolag har för åsikter gällande frågor som berör ämnet. Jag antog att alla bolag inte har samma praxis så för att få det bekräftat eller avfärdat valde jag att undersöka saken. Andra orsaker till undersökningen är att visa på vilka situationer som kan uppstå i en vägförrättning, samt att utreda om vindkraftsbolagen har funderat på frågor som berör vägbyggandet och eventuella lantmäteriförrättningar.

### **4.2 Avgränsning av undersökning**

För att bättre kunna jämföra bolagen har jag valt att avgränsa mig till sådana bolag som har ansökt om att få anlägga vindkraft i landskapet Österbotten. Valet av avgränsning gjordes för att inte få ett för stort område och för att det i Österbotten finns möjlighet för vindkraftsproduktion. Dessutom är det Österbottniska landskapet med dess kust speciellt med tanke på fastighetsindelningen.

För att få reda på vilka bolagen är som ansökt om att få anlägga vindkraftverk tog jag kontakt med Närings-, Miljö-, och Trafikcentralen (NMT). Det är idag åtta bolag som i Österbotten har ansökt om byggnadslov för vindkraft. Av dessa fick jag inte tag på kontaktuppgifter till ett bolag medan två av bolagen i princip är samma bolag, skillnaden ligger i att ena delen av bolaget sysslar med havsvindkraft och det andra med vindkraft på fastlandet. För att om möjligt få fler svar tog jag kontakt med ett annat bolag som dock inte har ansökt om bygglov i Österbotten.

### 4.3 Val av metod

Jag valde att göra undersökningen utan svarsalternativ, detta för att inte ge bolagen i fråga några ”tips” om vad de borde svara i sådana frågor som man inte har funderat på. Dessutom så skulle eventuella svarsalternativ antagligen ha färgats av min kontakt med bolaget EPV. Vissa frågor är avsedda att reda ut handlingsmönster vilket kännetecknar en kvalitativ undersökningsmetod medan andra frågor reder ut t.ex. hur lång tid något fortgår. Det senare kännetecknar en kvantitativ undersökningsmetod, där man vill komma fram till resultat i form av antal eller procent. (Trost, 2005, s. 14)

Jag skickade ut information via e-post angående min undersökning till de bolag som jag hittade kontaktuppgifter till. En del av bolagen fick jag ingen kontakt med även om jag påminde dem med flera e-postmeddelanden. I e-postkommunikationen bad jag om kontaktuppgifter till den person på bolaget som i framtiden kommer att vara delaktig i kommande vägförrättningar samt även har kunskap om ämnet i fråga. Eftersom jag har varit i kontakt med EPV Vindkraft från första början av examensarbetskrivandet, och via det visste en hel del om möjlig förrättningsproblematik valde jag ge svarspersonen möjlighet att svara fritt på frågorna. För att inte leda svarspersonen i någon riktning valde jag därför att inte ställa frågor med svarsalternativ.

### 4.4 Enkät svar

Jag kommer i detta kapitel att redogöra för de olika svar som jag har fått. Eftersom jag valde att ställa frågorna så att de måste besvaras fritt har naturligtvis en del av bolagen svarat mera detaljerat än vad andra har gjort. Av de sju bolag som enkäten sades ut till så har det kommit svar från fyra (57 %). Två av dessa fyra måste påminnas via telefonkontakt. Dessa två bolag har inte heller svarat fullständigt på alla frågor, detta eftersom jag gav dem tillåtelse att skriva minde utförliga svar på sådana frågor där det inte fanns vetskap om saker och ting. Av de tre bolagen som utelämnat sina enkät svar var jag i telefonkontakt med det ena bolagets VD, och han sade att bolaget är så litet att information angående mitt ämne var omöjligt att lämna. Han sade vidare att allt arbete berörande vägar, dess planering och alla beräkningar handhas av en konsult. Han hänvisade mig vidare till

denna. Eftersom jag anser att det är bolagen själva som borde svara, för att om möjligt få ut vettig information av undersökningen så tog jag inte kontakt med konsulten i fråga. VD:n i fråga är även en av personerna bakom det andra företaget som valt att inte svara på undersökningen. Han sade att detta företag mer är en hobbyverksamhet och att man inte kan svara på frågor som berör vägrätter till vindkraftsparker. Det sista av de sju bolagen har jag inte hört något av trots att jag skickat ut en påminnelse per e-post. Jag var tidigare i kontakt med en representant för bolaget och vad jag förstod av det samtalet så är även det bolaget väldigt litet och har kanske inte någon anställd som kan svara på mina frågor. Jag hade naturligtvis hoppats på svar från alla bolag eftersom antalet från början var få, så blev det dock inte. Trots detta hoppas jag få ut information ur de svar som inkommit och kunna se i vilka frågor som bolagen har samma åsikter samt även avvikande åsikter jämfört med varandra.

#### **4.5 Tolkning av svaren**

På den första frågan som var menad att undersöka hurudan väg som man kommer att behöva till ändamålet har två av fyra bolag svarat att man åtminstone kommer att behöva en körbana som är 5 m bred. Därtill svarade ett bolag att man behöver en 6 m bred körbana plus diken vilket sammanlagt skulle bli 14 m vägrätt. Om dock området är kuperat och man behöver jämna upp marken kommer en vägrätt på ca 20 m att behövas. Det fjärde bolaget anger ingen bredd på vägen utan svarar att de flesta transporter kan transporteras på en normalbred väg. Ett av bolagen svarar att vägen bör vara ”öppen”, d.v.s. att växtlighet hålls bort på ett område som sammanlagt är 14–15 m brett. Det skulle alltså betyda den bredd som vägrätten bör ha. Två av bolagen nämner även att vägen bör vara bredare i kurvor och i korsningar, det enda bolaget svarar att 6 m eller mera behövs i kurvor medan det andra säger sig behöva minst 7 m. Gällande vägens bärighet har svar från 100 ton till över 250 ton registrerats. En hjulaxel på en bil som transporterar vindmöllan väger enligt ett bolag ca 24 ton, men hur stor den totala vikten blir är oskrivet. Ett annat bolag svarar att den s.k. nasellen väger 250 ton, denna transporteras på ett släp som har tio axlar. Skall man transportera en lyftkran till vindkraftsfastigheten väger denna ännu mera. Det som även nämns är att vägen måste vara av sådan kvalitet att det inte får finnas problem att trafikera den i menförestider, detta eftersom service bör kunna utföras genast då driftsstörningar uppkommit. Vad gäller vägens lutning så nämner ett av bolagen

att den maximala lutningen får vara 10 % men om lutningen är ytterst tillfällig så kan man ha en lutning på 15 % om man asfalterar vägen. Ett annat bolag menar att vägens höjdprofil bör ha en radie som är större än 750 m.

Den andra frågan som ställdes berörde vägens eventuella specialvillkor, detta med tanke på de stora maskiner som transporterar vindmöllorna. Svaren på denna fråga har varit lite olika från bolag till bolag. Jag hade ju i ett tidigt skede tagit del av de problem som kommer att uppstå då man måste hålla bort skog i anslutning till vägen för att framkomlighet skall kunna garanteras, vilket även påpekades i undersökningen. Det ena bolaget svarade att vägens geometri måste vara sådan att en transportbil på ca 70 m åtminstone kan trafikera vägen tillfälligt. Detta betyder att det bör finnas en tillräckligt lång raksträcka efter en kurva (skribentens anmärkning). Annat som kom fram var att svängplatserna måste vara tillräckligt stora samt även jämna. I närheten av den plats där vindkraftverket skall placeras bör det även finnas plats för avlastning av alla vindkraftsdelar, detta betyder att bärigheten bör vara tillräcklig samt att lutningen understiger 1 %. Gällande broars bärighet påpekar ett bolag att man bör planera vägdragningen som sådan att de broar man måste använda har en bärighet på 100 ton. Även den fria höjden är av vikt för framkomligheten, ett minimum på sex meter krävs. Det fjärde och sista bolaget har inte svarat på frågan enligt vad jag avsett, så jag väljer att inte redovisa deras svar.

På frågan om bolagen har gjort beräkningar på den trafikmängd som kommer att trafikera vägen i byggnadsskedet samt efter att vindkraftsparken är byggd valde de flesta bolag att redogöra för hurudan den möjliga trafiken kan komma att vara. Endast ett av bolagen svarade att de hade gjort skärskilda beräkningar, dock kan nämnas att alla bolag hade en uppfattning om hur trafiken kommer att se ut. Det ena bolaget menar att trafiken i byggnadsskedet beror på hur mycket kross man skall köra till byggandet av nya samt förbättrandet av gamla vägar. För själva vindkraftbygget kan man räkna med transporter på ca 2000 ton per vindkraftverk. Efter byggnadsskedet räknar man med en trafik på ca 150 ton per år per vindkraftverk. Ett annat bolag säger att trafiken i byggnadsskedet är stor. Bara till byggandet av vindkraftverkets grund behövs 100st betongbilar, vidare fraktas vindkraftverket i delar om ca tio specialtransporter. Utöver detta tillkommer även körning av kross och dylikt, beroende på områdets karaktär. Då kraftverken är tagna i bruk är trafiken liten och då som mest i form av servicekörning med paket- eller personbil. Det tredje svarande bolaget menar att trafiken inte nödvändigtvis är så stor utan det beror på

hur mycket jordmassa och kross som behöver köras i byggnadsskedet. Efter att vindkraftverken är färdigt byggda består trafiken av sporadiska servicekörningar med paket- eller personbil. Det fjärde och sista bolaget svarar att trafikmängden beror på hur många vindkraftverk som byggs. Hur som helst menar man att trafiken i byggnadsskedet är stor. Bara transportererna av jordmassa, betong samt stål som behövs för att bygga grunden för vindkraftverket är stora. De största transportererna, sett till storlek och vikt, är då man transporterar själva vindkraftverkets delar så som tornets, vingarnas och nasellens delar. Vad gäller servicekörningar till vindkraftverken så är man av den åsikten att dessa är få till antalet. I ett senare då kraftverken åldras kan man bli tvungna att göra större reparationer och då kan på nytt trafikmängden i viss mån öka.

På frågan som berör vem som skall ansöka om en vägförrättning om det kommer att finnas flera vägdelägare är bolagen ganska eniga. Två av bolagen anser att det är upp till bolagen själv att ansöka. Det tredje bolaget säger att de som har nytta av en förrättning kan söka och att detta naturligt vore vindkraftsbolaget. Av avvikande åsikt är ett bolag som svarar att ansökan beror på fall till fall.

Grundandet av väglag har tidigare behandlats i detta arbete. För att reda ut bolagens ståndpunkt i denna fråga valde jag att undersöka vilka åsikter vindkraftsbolagen har angående när ett väglag med fördel borde grundas. Min egen åsikt samt de förrättningsingenjörer jag pratat med har ansett att väglag kan behövas då flertalet blir vägdelägare. Denna teori tycks vara riktig även bland vindkraftsbolagen. Det ena bolaget svarar kort och koncist att ett väglag behövs då det blir fler delägare i vägen. Vidare säger ett annat bolag att ett väglag kan vara bra då vägen används till annat än vindkraftverkens servicekörningar. Om vägen betjänar ett större skogsbruksområde borde väglag grundas, säger ett annat bolag. Men om vägen endast är en kort ”avstickare” behövs det inte eftersom vindkraftsbolaget allena då står för underhållet av vägen. En annan åsikt i frågan är att väglag inte behövs då vägen går över sådan fastighetsägares mark som bolaget annars har avtal med. Om man dock måste köra över en fastighetsägares mark som man inte har något avtal med kan ett väglag vara en god lösning, speciellt om parterna är många.

Med min sjätte fråga ville jag reda ut om vindkraftsbolagen kommer att hyra eller köpa de fastigheter de anlägger vindkraftverken på, detta för att bättre kunna avgöra hurudan vägrätt som man kan stifta till fastigheten i fråga. Det ena bolaget svarar att de arrenderar fastigheterna på 50 år. Två andra bolag menar att man som regel eller i princip arrenderar,

men på formuleringen kan tänkas att de kan köpa eller har köpt något område. Det ena bolagets arrendeavtal görs på 30 år + 30 år medan det andra bolagets görs på minst 25 år. Ett av de fyra bolagen svarar att man kan både arrendera och köpa och har även gjort detta. Om man arrenderar görs avtalen på tiotals år och i dem kan också ingå optionsrätt på ytterligare år.

Gällande betalningen av en förrättning har jag tidigare i arbetet redogjort att det hör till sökande att betala förrättningen (LEV 47 §) om inget annat avtalats. På frågan om vem bolagen anser skall betala förrättningen är bolagen överens om detta förfarande. Två bolag svarar att sökande bör betala förrättningen. De resterande två bolagen är av den åsikten att vindkraftsbolaget betalar, det ena bolaget tillägger att de anser att bolaget skall betala då förrättningen görs p.g.a. vindkraftsbyggande, om inget annat avtalas. Man kan alltså dra en slutsats att alla anser att vindkraftsbolaget skall betala eftersom de flesta ansåg att vindkraftsbolaget skall ansöka om förrättning. Det bolag som ansåg att ansökan beror på hurudan situationen är, var även av den åsikten att vindkraftsbolaget betalar.

Den näst sista frågan kan vara intressant med tanke på om man som förrättningsingenjör bör räkna ut en fördelning för betalandet av en ny vägs byggande. Svaren på frågan om vem som bolagen anser att skall betala en ny vägs byggande om det finns flera delägare har varit lite olika från bolag till bolag. Ett bolag har kort och koncist svarat att det är ensamt vindkraftsbolaget som betalar detta. En annan liknande åsikt framför ett annat bolag som svarar att åtminstone största delen av kostnaderna tillhör dem. Detta eftersom de kommer att vara vägens ”huvudbrukare” och att vägens mått såsom bredd, bärighet mm (skribentens anm.) görs enligt vindkraftsbolagets behov och vägen borde vara bredare än en vanlig skogs- eller byväg. Om det däremot finns någon annan väganvändare som avviker från det normala, exempelvis skogsbruk med mycket trafik eller någon som sysslar med jord-, grus- eller sandtransporter så kan man påföra kostnader även på dem. Två av bolagen svarar i olika ordalag att man borde fördela kostnaderna enligt den mängd som delägarna kommer att bruka vägen.

Den sista frågan gällde var bolagen planerar att dra elkablarna som går från vindkraftverket till elcentralerna. På denna fråga har jag fått liknande svar från alla bolag, de planerar alla att dra kablarna i vägslänten/diket. Dock kan det förekomma undantag, ett bolag påpekar att ibland kan man behöva dra kablarna den rakaste vägen genom skogsmark.

## 4.6 Sammanfattning av enkäten

Jag hade som tidigare nämnt väntat mig en del olika åsikter på mina frågor och jag tycker också att det finns en del olikheter mellan bolagen. Jag tycker ändå inte att man kan dra några drastiska slutsatser. En slutsats som jag dock skulle dra av min enkla undersökning är att alla bolag inte har funderat lika mycket på frågor som gäller vägrätter till vindkraftsparker. Som exempel kan tas frågan om vem som bolagen anser skall betala vägens byggande om det förekommer flera delägare. Här ansåg två bolag att det hör till vindkraftsbyggarna medan två bolag ansåg att man bör fördela kostnaderna mellan alla enligt bruksgrad. De två bolag som svarat detta är även de bolag som jag måste påminna via telefonkontakt för att få svar på enkäten, och samtidigt de bolag som svarat minst specifikt på enkäten i sin helhet. Om man kan dra någon slutsats av detta är svårt att säga, men enligt min mening verkar det som om man inte har lika klara linjedragningar som de två andra bolagen. Man har kanske inte heller funderat på dylika frågor i lika stor grad som de andra bolagen, men det är svårt att avgöra på basis av min enkät. Måhända kan detta bero på att man inte var intresserad av att svara på min enkät eller så är det fakta att dessa bolag i mindre utsträckning funderat på frågor som berör mitt ämne. En aspekt som antagligen också har spelat stor roll är hurudan kunskap angående lantmåteriförrättningar som svarspersonen har. Då jag tog kontakt med bolagen påpekade jag att jag ville ha kontakt med just den person som kommer att närvara vid eventuella lantmåteriförrättningar. Sammanfattningsvis kan sägas att jag kom fram till det jag på förhand hade förväntat mig. Det finns skillnader i bolagens praxis, men några totalt olika synsätt framgår inte av min undersökning. Om man mera på djupet skulle undersöka saken kanske man skulle komma fram till andra slutsatser.



## 5 Diskussion

Jag kommer i detta kapitel redogöra för hur jag tycker att man skulle ordna med vägrätter till vindkraftsparker. Detta utgående från den information jag skrivit om tidigare i arbetet beaktat med den enkät som jag har låtit olika bolag i branschen svara på.

### 5.1 Förslag till förrättningsingenjören

Gällande vilka förutsättningar det finns för att grunda en vägrätt så torde dessa vara utredda om det finns en gällande plan över området. Då det rör sig om storskaliga vindkraftsparker förekommer det alltid planer för detta ändamål. Som tidigare skrivits så är det på förrättningsingenjörens ansvar att vägrätten blir ändamålsenlig samt att den inte orsakar någon betydande olägenhet för någon part. Om vindkraftsfastigheten arrenderas eller är i vindkraftsbolagets ägo spelar ingen roll, rätten till väg är lika stor oavsett hur ägoförhållandena ser ut.

På basis av en intervju och den enkät som jag har gjort kan jag konstatera att det förekommer olika behov angående hurudan väg som bolagen anser sig behöva för ändamålet. Alla bolag har liknande men inte samma kriterier på hurudan vägen bör vara. De flesta bolag nämnde hur bred själva vägen bör vara och har således inte räknat med diken och den totala bredden på vägrätten. Man kan väl anta att varje bolag kommer att använda sig av liknande transporter för att frakta vindkraftverken till dess plats i naturen, i sådana fall torde kraven vara desamma för alla bolag. En möjlig rekommendation från min sida kunde vara att man försöker att göra vägrätten till exempelvis 15 m oavsett bolag, dock förekommer det en hel del specialfall som påverkas av naturens formationer och dylikt, så ibland kunde man behöva göra den bredare. I kurvorna var bolagen överens om att vägrätten bör vara bredare. Ett bolag nämnde att man behöver 6 m bred väg i kurvorna, alltså endast en meter bredare jämfört med på raksträckor. Jag tvivlar på att detta skulle räcka. Hans Berg nämnde i en intervju att man måste hålla bort skog på sidan om vägen i kurvorna. Detta förfarande kan man endast ordna genom att göra vägrätten bredare på sådana ställen där det behövs. För att minska på detta behov borde man dra vägen så rakt som möjligt och på så sätt undvika onödiga kurvor. Ju brantare man gör kurvorna desto

mera utrymme krävs på sidan av vägen, så en rekommendation är att undvika snäva kurvor så långt det är möjligt.

Då man har vägförrättning på en redan befintlig väg och man endast behöver bredda vägen på vissa ställen anser jag att det är lättast att endast bredda vägen där det finns speciella behov för detta. Gällande vägens bärighet så är det upp till vägbyggarna att göra vägen så välbyggd som behovet kräver. Här torde inte vägens bredd spela så stor roll, undantag kunde dock vara då man tvingas dra vägen över våtmarker. I sådana fall krävs en bredare vägrätt.

På frågan om det behövs en enskild- eller en lokal vägförrättning är min åsikt att det i de allra flesta fall kommer att räcka med en enskild vägförrättning, samma åsikt hade även Bengt Tunis då jag intervjuade honom. Att dra en gräns för när det behövs en lokal vägförrättning är svårt att göra. Det skulle då vara en gräns som har att göra med hur många vindkraftverk som byggs eller var skulle man dra gränsen? Lokal vägförrättning kunde vara bra då det från tidigare finns en mängd vägar inom vindkraftsparkens influensområde och där vägrätterna är oklara. Man kunde då upphäva gamla vägrätter och utnyttja det facto att nya vägar kommer att byggas/gamla vägar kommer att grundförbättras och att dessa väsentligt skulle bidra till ett mer ändamålsenligt vägnät över området.

Gällande utstyckning av vägområde så avfärdar jag den möjligheten. Att ordna väg genom en vägförrättning är ett mycket mer ändamålsenligt sätt och man splittrar inte fastigheterna som man annars gör om man styckar ut vägområdet.

Hurudan typ av vägrätt som man med fördel kan stifta beror på hur ägandeformerna ser ut. Min rekommendation är att om vindkraftsbolaget äger den fastighet som man anlägger vindkraften på så kan man stifta en grundvägrätt som är bestående och således inte upphör förrän bolaget själv säljer fastigheten eller inte längre behöver rättigheten, d.v.s. att de ”säger upp” den. Om dock bolaget arrenderar vindkraftsfastigheten finns det flera möjliga alternativ. Man kunde göra vägrätten tidsbunden enligt vilken tid arrendeavtalet gäller men om avtalet då förlängas bör en ny vägrätt erhållas. Om dock verksamheten avslutas före utsatt tid får bolaget ”säga upp” vägrätten. Min rekommendation, i de fall där bolagen arrenderar marken, är att man gör vägrätten gällande så länge som verksamheten fortgår och till dess att bolaget har transporterat bort sina tillhörigheter. Då slipper man fundera på eventuella optionsrätter som ingår i arrendeavtalen och det räcker med att ansöka om

vägrätt en gång. Man borde även alltid ge vägrätten åt fastigheten, inte åt dess innehavare eller besittare. Om man ger vägrätten åt t.ex. bolaget följer inte vägrätten med vid en eventuell försäljning av verksamheten från ett bolag till ett annat.

Vem som skall ansöka om vägrätten torde vara ganska klart. Eftersom mitt ämne behandlar vägrätter till vindkraftsparker är min åsikt att det är vindkraftsbolagen som skall ansöka om dessa, eftersom det är just bolagen som är i behov av en väg. I enkäten svarade även tre av fyra bolag direkt eller indirekt att de anser att det är upp till vindkraftsbyggarna att ansöka om förrättning. Ansökan hör ju enligt lagen ihop med betalandet av förrättningen. Jag ser heller ingen annan logik i det hela än att det är vindkraftsbolagen som betalt förrättningen, om man dock inte kommer överens om annat med andra vägdelägare. Även tre av fyra bolag ansåg att det bör komma på vindkraftsbyggarna att betala förrättningen. Om man skulle fördela kostnaderna efter väganvändning som ett bolag ansåg skulle antagligen de övriga vägdelägarnas andel bli så liten att det vore onödigt att ens fördela dessa kostnader. Om man däremot skulle fördela kostnaderna jämt mellan antalet delägare skulle det vara annorlunda.

Gällande grundandet av väglag har alla sakkunniga jag pratat med varit av den åsikten att man bör beakta hur många delägare vägen får samt även höra med delägarna av vilken åsikt de är angående grundandet av väglag. Även bolagen i fråga har haft ungefär samma åsikt. Att lägga något visst antal delägare som gräns för när väglag grundas fungerar inte, man bör avgöra det från fall till fall. Det viktigaste är att man diskuterar detta i samband med förrättningssammanträdet och de berörda parterna får ge sin åsikt om saken. Om vägen tjänar ett större område anser jag att det kan vara skäl att grunda ett väglag.

I den enkät som jag gjorde till bolagen fanns en fråga som undersökte om bolagen hade gjort beräkningar angående den trafikmängd som kommer att trafikera vägen under byggnadsskedet samt efteråt. Endast ett bolag av fyra svarande hade gjort sådana beräkningar, dock redogjorde bolagen i smått för hur de uppskattade den kommande trafikmängden. Sett till själva byggnadsskedet är trafiken stor och kännetecknas av tunga och skrymmande fordon. Bolagen är i detta skede i behov av en väg som är av ytterst bra kvalitet, något som andra ”vanliga” vägdelägare inte är i behov av. Detta leder till att bolagen själva enligt LEV 7 § mom. 5 måste betala de merkostnader som uppstår p.g.a. högre krav på väghållningen.

Tiden efter att vindkraftsparken är byggd minskar trafiken från vindkraftsbolagets sida drastiskt. För att få en så rättvis kostnadsfördelning som möjligt borde man enligt mig fördela vägenheterna på normalt sätt i enlighet med befintliga tabeller som lantmäteriverket handhar. Man kunde beakta och räkna in all normal väganvändning, såsom all service- och reparationskörning till vindkraftsfastigheten som sker med person- eller paketbil samt andra delägares väganvändning. Jag anser däremot att man borde undvika att ta med de tunga transporterna i enhetsberäkningarna. Förrättningsingenjör Robert Sandbacka påpekade att trots att bolagen har beräknat de antal gånger man behöver trafikera vägen med tunga transporter så kan den siffran skilja sig mot den verkliga användningen. Istället för att räkna in de tunga transporterna, som exempelvis en lyftkran innebär (lyftkranstransport > 250 ton), i totala väganvändningen så kan man avtala om att för dessa specialtransporter uppbära en fast avgift till väglaget. Denna avgift skulle gälla varje gång som vindkraftsbolaget trafikerar vägen med tunga fordon. Om bolaget i sina beräkningar har kalkylerat med att man behöver en lyftkran två gånger per år så spelar det ingen roll fast än man använder vägen ingen gång eller tio gånger för dylik transport. På så vis blir det mest rättvist för alla parter, bolaget betalar varken mer eller mindre, utan endast för den verkliga användningen. Andra delägare kan heller inte säga att vindkraftsbolaget trafikerar vägen mera än vad man räknat med och på det viset betalar för lite i vägunderhållning.

## 6 Studiens resultat

Det som man kan konstatera med tanke på min undersökning är att alla bolag inte har samma praxis vad gäller betalande av vägbyggandet och underhåll. Min personliga känsla säger även att av de bolag som svarat på enkäten så har inte alla funderat lika mycket på frågor som berör byggandet av en väg.

Jag har försökt redogöra för de saker som jag har ansett att är viktiga med tanke på en vägförrättning. Personligen anser jag att detta arbete berikat mig, det har varit mångsidigt med inslag om allt från planläggning till vägförrättning.

Mitt syfte var att sammanställa samt att redogöra för eventuella problem som kan uppkomma i en förrättning. Den sammanställning jag har gjort, utan själva förslagen på problemlösning, anser jag har varit viktig. Sammanställningen tycker jag har lyckats relativt bra, men det finns säkert frågeställningar som kunde ha behandlats mera samt sådana frågor som ytterligare kunde ha tagits med i detta arbete. Tack vare intervjuer med förrättningsingenjörer, min kontakt med EPV Vindkraft samt den enkät som jag har gjort, har jag lärt mig en hel del om vilka problem som kan tänkas uppstå. Jag hoppas min redogörelse är förståelig samt till nytta för alla berörda parter. Självt anser jag att jag relativt bra nått mitt syfte med detta arbete. Det som jag kunde ha satsat mera på är den enkät som jag lät bolagen svara på. Å andra sidan kanske jag inte skulle ha fått lika många svar om jag gjort den längre samt mera invecklad. Samtidigt som arbetet har varit intressant har det även varit krävande, detta då jag inte alla gånger vetat vad som jag borde behandla och på vilket sätt. Tack vare uppdragsgivaren har jag dock fått tips och önskemål om vad som arbetet borde innehålla.

### 6.1 Förslag till fortsatt forskning

Om fortsatt forskning skulle göras så är mitt förslag att man kunde fördjupa sig i t.ex. frågan som berör enskild vägförrättning kontra lokal vägförrättning. Man kunde kanske komma med mera information och rekommendationer i denna fråga.

## 7 Källförteckning

Esbo Stad (u.å):

<http://www.esbo.fi/default.asp?path=32372;37332;37338;37406;37407;34386;34391;34641;34657> (läst: 25.2.2011)

EPV vindkraft, arrendekontrakt

EPV Vindkraft, trafik för uppförande av vindkraftverk

Finlands författningssamling:

Fastighetsbildningslagen, 12.4.1995/554

Lagen om enskilda vägar, 15.6.1962/358

Markanvändnings- och bygglag 5.2.1999/132

Lantmäteriverket (2010):

<http://www.maanmittauslaitos.fi/sv/node/3732> (läst 25.2.2011)

Lantmäteriverkets broschyr (2005): Enskild vägförrättning

Lantmäteriverkets broschyr (2003): Enskild lokal vägförrättning

Lantmäteriverket (2008). *Publikation nr 92*

Markkula M. (2005) *Yksityiset tiet. Helsinki: Edita prima Oy*

Miljöministeriets broschyr (2005). *Utbyggnad av vindkraft.*

Sidén G. (2009) *Förnybar Energi*. Polen: Studentlitteratur

Skogscentralen (2011):

[http://www.skogscentralen.fi/web/swe/uutiset/2010\\_uutiset/lokakuu/uk\\_rm\\_splittringen\\_av\\_skogsfas.htm](http://www.skogscentralen.fi/web/swe/uutiset/2010_uutiset/lokakuu/uk_rm_splittringen_av_skogsfas.htm) (läst: 28.1.2011)

Statsrådets beslut om revidering av de riksomfattande målen för områdesanvändningen (2009):

<http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=94402&lan=en> (läst: 11.1.11)

Tiekunta (u.å):

[www.tiekunta.fi/sanasto/](http://www.tiekunta.fi/sanasto/) (läst: 28.2.2011)

Trost J. (2005) *Kvalitativa intervjuer*. (3:e upplagan) Lund: Studentlitteratur

Viljanmaa P. (2009–2010). *Fastighetsförrättningar II*. Vasa: Yrkeshögskolan Novia

Vindatlas(2010):

<http://www.vindatlas.fi/vindpotentialen/index.html> (läst: 11.1.11)

Wizelius T. (2007). *Vindkraft i teori och praktik*, 2:a upplagan. Ungern: Studentlitteratur

Österbottens Förbund (2010). *Förnyelsebara energikällor och deras placering i Österbotten*

# Bilaga 1.

## Enkät

1. Hurudan väg behövs för ändamålet? (dvs. bredd, bärighet mm)
2. Kommer det att behövas specialvillkor med tanke på de stora maskiner som transporterar vindmöllan? (ex. extra stora svängplatser eller dylikt)
3. Har ni gjort beräkningar på hur stor den trafikmängd är som kommer att trafikera vägen i byggnadsskedet samt efter att vindkraftsparken är byggd?
4. Vem anser ni skall ansöka om en vägförrättning om flera kommer att bli delägare?
5. Anser ni att man behöver grunda väglag på en nya/gammal väg om ett sådant inte redan finns? (När behövs det/behövs det inte?)
6. Kommer ni att köpa eller arrendera den mark som vindkraftsmöllan anläggs på? - Om ni arrenderar, hur långa är arrendekontrakten?
7. Vem anser ni bör betala förrättningen?
8. Hur skall man fördela kostnaderna för byggandet av en ny väg om det finns flera delägare?
9. Var kommer man att dra de elkablar som går från vindkraften till elcentralerna?