

HE 10/2006 vp

Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi tieliikennelain muuttamisesta ja Tiehallinnosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan tieliikennelakia ja Tiehallinnosta annettua lakia muutettaviksi.

Tieliikennelakiin lisättäisiin kävelykadun liikennesäännöt. Kävelykatu olisi jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle tarkoitettu tie, joka osoitettaisiin kävelykaduksi uudella liikennemerkillä. Kävelykadulla jalankulkija saisi kulkea kadun kaikilla osilla, polkupyöräilijän olisi sovitettava ajonsa jalankulun mukaan ja moottoriajoneuvoliikenne rajattaisiin kadun varrella olevalle kiinteistölle ajoon. Kävelykadulla moottorikäyttöisen ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti olisi kiellettyä, ja kävelykadulta tielle tulevan ajoneuvon kuljettajan olisi väistettävä muuta liikennettä.

Esityksessä ehdotetaan tieliikennelakiin lisättäväksi myös säännökset, joita olisi noudatettava liikennemerkillä osoitetussa tunnelis-

sa. Säännökset koskisivat ajoneuvon peruuttamista, kääntämistä, pysäyttämistä ja pysäköintiä sekä ajovalojen käyttöä tunnelissa. Tunnelissa ajamisen säännöt liittyvät osaksi tieverkon tunneleitten turvallisuutta koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin täytäntöönpanoon. Samalla saatettaisiin Suomen lainsäädäntö vastaamaan tieliikennettä koskevan yleissopimuksen tunnelimääräyksiä.

Tiehallinto nimettäisiin tunneleitten turvallisuudesta vastaavaksi hallintoviranomaiseksi, ja näin pantaisiin täytäntöön Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevan direktiivin vaatimus.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan keväällä 2006.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Johdanto	3
Kävelykatu.....	3
Tunneli.....	3
2. Nykytila.....	3
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
Kävelykatu.....	3
Tunneli.....	4
2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö.....	4
Kävelykatu.....	4
Tunneli.....	5
2.3. Nykytilan arviointi.....	6
Kävelykatu.....	6
Tunneli.....	6
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	6
Kävelykatu.....	6
Tunneli.....	6
4. Esityksen vaikutukset	7
Kävelykatu.....	7
Tunneli.....	7
5. Asian valmistelu	7
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	9
1. Lakiehdotusten perustelut	9
1.1. Tieliikennelaki.....	9
1.2. Tiehallinnosta annettu laki	9
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	9
3. Voimaantulo	9
LAKIEHDOTUKSET	10
tieliikennelain muuttamisesta	10
Tiehallinnosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	12
LIITTEET	13
RINNAKKAISTEKSTIT	13
tieliikennelain muuttamisesta	13
Tiehallinnosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta	15

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Kävelykatu

Kävelykadut ovat yleistyneet suomalaisissa kaupungeissa. Hyvin suunniteltuina ja toteutettuina ne elävöittävät kaupunkikeskustoja ja lisäävät viihtyisyyttä. Kävelykatujen määrän odotetaan lisääntyvän tulevaisuudessa. Tielikennelainsäädännössä ei kuitenkaan ole erikseen otettu huomioon kävelykatuja, ja voimassa oleva sääntely soveltuu huonosti vallitseviin olosuhteisiin. Jalankulkijan paikka tiellä on liikennesäännöissä määritelty tarkkaan, esimerkiksi ajoradalla on käytettävä reunaa, mutta käytännössä jalankulkija liikkuu kävelykatutyypisessä katutilassa vapaasti. Käytäntö ja sääntely ovat siis keskenään ristiriidassa. Myöskään ajojärjestyksestä kävelykadun ja muun tien risteyksessä ei ole säännöksiä. Tielikennelakiin lisättävillä säännöksillä selkiytettäisiin kaupunkikeskustojen kävelykatujen liikennesääntöjä.

Tunneli

Useissa Euroopan tietunneleissa tapahtuneet vakavat onnettomuudet osoittivat tarpeen tarkentaa kansainvälisessä sopimuksessa tunnelin liikennesääntöjä. Tunnelien turvallisuusvaatimukset on määritelty nyt myös yhteisöainsäädännössä. Tunnelien turvallisuus edellyttää toimenpiteitä, jotka liittyvät tunnelien geometriaan, turvavarusteisiin liikennemerkit mukaan lukien, liikenteen hallintaan, vaaratilanteiden hallintaan ja tunneleissa käyttäytymistä koskevaan ohjaukseen ja tiedotukseen. Lisäksi edellytetään tunnelien turvallisuudesta vastaavan hallintoveranomaisen nimeämistä.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Kävelykatu

Kävelykadun liikenteelle ei ole erillisiä

säännöksiä eikä kävelykatua ole määritelty lainsäädännössä. Kävelykatutyypisiä katuja merkitään tieliikenneasetuksen (182/1982) mukaisella kieltomerkillä 312 (Moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ajo kielletty). Huoltoajo osoitetaan tarvittaessa tekstillisellä lisäkilvellä 872 (Huoltoajo sallittu) ja muu tarpeellinen ajo lisäkilvellä 871 (Tekstillinen lisäkilpi). Väistämisvelvollisuus kävelykadulta muulle kadulle ajettaessa osoitetaan tarvittaessa väistämismerkillä 231 (Väistämisvelvollisuus risteyksessä).

Jos katu on merkitty liikennemerkillä 312, jalankulkijaan sovelletaan tieliikennelain (267/1981) 40 ja 44 §:n säännöksiä. Lain 40 §:n 4 momentin mukaan jalankulkijan on ajoradalla ensisijaisesti käytettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallisempaa. Lain 44 §:n mukaan ajorata on ylitettävä kohtisuoraan ja yleensä risteuksen vierestä sekä tarpeettomasti viivyttämättä. Näiden säännösten perusteella käveleminen kadun suuntaisesti sen keskiosalla ei sääntöjen mukaan ole sallittua.

Kävelykatutyypisillä kaduilla ei ole yleensä osoitettu nopeusrajoitusta erikseen, koska moottoriajoneuvoliikenne on sallittua vain erityistilanteissa ja koska katuympäristö ei houkuttele ajamaan kovin suurella nopeudella. Kaduilla on yleensä voimassa taajaman yleinen 50 kilometriä tunnissa -nopeusrajoitus tai sitä alempi alueellinen nopeusrajoitus. Jos nopeusrajoitus on korkeampi kuin 30 kilometriä tunnissa, tieliikenneasetuksen 16 §:n mukaan töyssyistä ja korotetuista suojateista on varoitettava liikennemerkillä ja muut nopeutta alentavat rakenteet on osoitettava liikenteen ohjauslaitteella tai muulla vastaavalla tavalla. Tämä säännös soveltuu huonosti kävelykadulle, jossa on usein myös penkkejä, istutuksia ja mainostelineitä.

Tieliikenneasetuksen mukaisella lisäkilvellä 872 (Huoltoajo sallittu) osoitetaan, että liikennemerkestä ilmenevän kiellon estämättä on sallittu:

1) kiinteistön, sillä olevien rakennusten, tilojen ja laitteiden huoltoon tai vartiointiin

liittyvä ajo silloin, kun se on välttämätöntä;

2) jakeluliikenne sekä sellaisten tavaroiden kuljetus, joiden kantamista ei niiden painon tai muun erityisen syyn takia ole kohtuullista edellyttää;

3) sellaisen henkilön kuljetus, jonka toiminta- tai liikkumiskyky tai kyky suunnistautua on iän, vamman tai sairauden takia taikka muusta syystä rajoittunut;

4) lasten kuljetus, kun yhdellä henkilöllä on valvottavanaan useampi kuin yksi alle seitsemän vuoden ikäinen lapsi;

5) asiakkaan noutaminen ja tuominen takilla; tai

6) ajoneuvon kuljettaminen, kun kuljettaja on liikuntavammainen.

Kävelykatutyypisellä kadulla huoltoajon salliminen määrättyinä aikoina johtaa vaikeaselkoihin ja kaupunkikuvan kannalta huonoihin liikennemerkkiratkaisuihin. Vaikka huoltoajo olisi rajattu sallituksi vain tiettyinä aikoina, kadulla on käytännössä huoltoajoa muulloinkin, ellei ajoa ole estetty rakenteellisesti. Myös pysäköintikielto on usein erikseen liikennemerkillä osoitettu.

Risteyksen väistämisvelvollisuus kävelykatutyypisen kadun ja muun tien risteyksessä on epäselvä ja saattaa aiheuttaa ongelmia. Jos väistämisvelvollisuutta osoittavaa liikennemerkkiä ei käytetä, risteys voidaan tulkita tasa-arvoiseksi. Käytännössä kävelykadulta poistuvat yleensä väistävät muuta liikennettä, vaikka mainittua merkkiä ei olisikaan.

Kävelykatu voidaan osoittaa liikennemerkillä 421 (Jalkakäytävä), jos kadulle ei ole tarpeen sallia ajoneuvoliikennettä ollenkaan. Risteävän tien jalkakäytävän tasoon korotettu ja reunakivellä erotettu kävelykatu voidaan tulkita jalkakäytäväksi myös ilman liikennemerkkiä 421. Jalkakäytävällä jalankulkija voi käyttää vapaasti kadun kaikkia osia. Tieliikennelain 27 §:n 3 momentin mukaan muun ajoneuvon kuin polkupyörän ja mopon pysäyttäminen ja pysäköinti jalkakäytävällä on kiellettyä, ellei kysymyksessä ole lyhytaikainen ajoneuvon pysäyttäminen siihen nousemista tai siitä poistumista taikka ajoneuvon kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä.

Joskus kävelykatutyypinen katu on merkitty ohjemerkillä 573 (Pihakatu). Tieliiken-

nelain 2 §:n 6-kohdan määritelmän mukaan pihakatu on jalankulku- ja ajoneuvoliikenteelle yhteisesti tarkoitettu, liikennemerkkein sellaiseksi osoitettu tie. Pihakadulla liikennemäärät ovat yleensä vähäisiä eikä kadulla ole läpiajoliikennettä. Jalankulkija saa kulkea pihakadun kaikilla osilla. Tieliikennelain 33 §:n mukaan pihakadulla saa kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa kadun varrella olevalle kiinteistölle tai pysäköintiä varten. Muiden ajoneuvojen kuin polkupyörän, mopon ja vammaisen pysäköintiluvalla varustetun ajoneuvon pysäköinti on sallittu vain merkitylle pysäköintipaikalle. Merkityn pysäköintipaikan ulkopuolelle pysäköinti ei saa kohtuuttomasti haitata pihakadulla liikkumista. Ajoneuvon pihakadulla on sovittava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 kilometriä tunnissa. Pihakadulla ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

Suomessa kävelykatutyypiset liikenneväylät ovat käytännössä kävely- ja pyöräilykatuja, koska näillä kaduilla myös polkupyöräily on sallittu. Myöskään erityisiä kävely- ja pyöräilykatuja koskevia liikennesääntöjä ei ole lainsäädännössämme. Jalankulkijoita ja ajoneuvon kuljettajia koskevat kävely- ja pyöräilykaduilla samat liikennesääntöt, joita edellä on kuvattu sovellettavan kävelykatutyypisillä kaduilla.

Tunneli

Tieliikennelaissa ei ole tunnelin määritelmää. Myöskään tunnelissa ajamisesta ei ole erillisiä säännöksiä lainsäädännössämme, lukuun ottamatta tieliikennelain 27 §:n säännöstä, jonka mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä alikäytävässä ja tunnelissa.

Maantielain (503/2005) 109 §:n 3 momentissa Tiehallinnolle on annettu valtuudet antaa tunnelidirektiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat tekniset määräykset.

2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Kävelykatu

Kansainvälisissä tieliikennettä koskevissa sopimuksissa ei ole kävelykatua koskevia säännöksiä. Kävelykadun liikenteelle ei ole

olemassa myöskään Euroopan yhteisön lainsäädäntöä. Monissa Euroopan maissa on kansallisessa lainsäädännössä määritelty kävelykatua koskevat liikennesäännöt ja kävelykatu on merkitty omalla liikennemerkillä. Kävelykatuja on liikennemerkillä osoitettu esimerkiksi Ruotsissa, Tanskassa, Saksassa, Sveitsissä, Itävallassa ja Ranskassa. Liikennesäännöt ovat näissä maissa melko yhtenäiset, mutta kävelykadun liikennemerkit ja niiden käyttöperiaatteet vaihtelevat jonkin verran.

Ruotsissa kävelykatua ja pihakatua koskevat liikennesäännöt on määritelty samassa lainkohdassa. Sääntöjen mukaan ajoneuvot saavat ajaa kävelykadulla ja pihakadulla enintään kävelynopeutta, ajoneuvoja ei saa pysäköidä muuten kuin erikseen osoitetuilla paikoilla ja ajoneuvon kuljettajan on väistettävä jalankulkijoita. Moottoriajoneuvoilla saa ajaa kävelykadulla vain, jos kyseessä on kadun kiinteistöihin liittyvä tavaran, asukkaiden, hotellivieraiden, potilaiden tai liikuntavammaisten kuljetus. Kävelykadulta muulle kadulle tulevalla ajoneuvon kuljettajalla on väistämismääräyksiä. Kävelykadulla saa ajaa polkupyörällä.

Lähes vastaavat ajoneuvon kuljettajaa koskevat säännöt ovat voimassa myös Saksassa ja Tanskassa. Tanskassa pysäköintirajoitukset eivät koske polkupyöriä, mopoja ja moottoripyöriä. Saksassa ja Tanskassa ajoneuvoliikenne on kielletty liikennemerkillä kävelykaduksi osoitetulla alueella. Huoltoajo ja polkupyöräily voidaan sallia liikennemerkin lisäkilvillä. Samoja periaatteita noudatetaan myös Itävallassa ja Sveitsissä.

Tunneli

Wienissä vuonna 1968 tehdyn tieliikennettä koskevan yleissopimuksen (SopS 30/1986) 25 bis artiklassa on määräyksiä ajoneuvon kuljettamisesta liikennemerkein osoitetussa tunnelissa. Tunneli-liikennemerkkiä tulee käyttää, jos tunnelin pituus on vähintään 1000 metriä. Sopimusmääräyksen mukaan tunnelissa peruuttaminen ja takaisin tuloisuuntaan kääntyminen on kielletty. Vaikka tunneli on valaistu, on käytettävä kauko- tai lähivaloja. Tunnelissa saa pysäyttää tai pysäköidä ajoneuvon ainoastaan hätä- tai vaaratilanteessa, ja näissä tapauksissa täytyy käyt-

tää, jos mahdollista, tätä tarkoitusta varten varattuja paikkoja. Ajoneuvon moottori on sammutettava, jos pysäytys pitkittyy.

Wienissä vuonna 1968 tehdyn liikennemerkkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen (SopS 31/1986) 13 bis artiklassa määritellään tunnelin osoittavan säätelymerkin E,11 käyttökohteet. Merkillä osoitetaan tieliikennettä koskevan yleissopimuksen 25 bis artiklassa määritetyt tunnelin liikennesäännöt.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (tunnelidirektiivi) on annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004. Direktiivi on pantava jäsenvaltioissa täytäntöön 30 päivään huhtikuuta 2006 mennessä. Direktiivi koskee Euroopan laajuisella tieverkolla (TEN-verkko) yli 500 metriä pitkien tunnelien turvallisuusvaatimuksia. Direktiivin liitteessä III esitetään tunneleissa käytettävät liikennemerkit ja symbolit sellaisina kuin ne on kuvattu liikennemerkkejä ja -opasteita koskevassa yleissopimuksessa.

Tunnelidirektiivin 4 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä hallintoviranomainen, joka on vastuussa sen varmistamisesta, että kaikkia tunnelien turvallisuuteen liittyviä näkökohtia noudatetaan, ja joka toteuttaa tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että direktiiviä noudatetaan. Hallintoviranomainen voidaan nimetä kansallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla. Kaikkien yhden jäsenvaltion alueella sijaitsevien Euroopan laajuisen verkon tunneleiden on oltava yhden hallintoviranomaisen vastuulla. Hallintoviranomainen hyväksyy tunnelit käyttöön otettavaksi. Hallintoviranomaisella on myös valtuudet keskeyttää tunnelin käyttö tai rajoittaa käyttöä, jos turvallisuusvaatimuksia ei täytetä. Hallintoviranomainen varmistaa, että tunnelit tarkastetaan säännöllisesti ja testataan sekä että niille laaditaan asianmukaiset turvallisuusvaatimukset. Samoin hallintoviranomainen varmistaa, että tunneleille laaditaan organisaatio- ja toimintamallit pelastuspalvelujen kouluttamiseksi ja varustamiseksi, että määritellään menettely tunnelin sulkemiseksi välittömästi hätätapauksissa ja että tarvittavat toimenpiteet riskien vähentämiseksi pannaan täytäntöön.

Hallintoviranomainen määrittelee direktii-

vin 5 artiklan nojalla tunnelin hallinnoijaksi julkisen tai yksityisen elimen, ellei hallintoviranomainen itse toimi tässä tehtävässä.

2.3. Nykytilan arviointi

Kävelykatu

Tieliikennelainsäädännöstämme puuttuvat omat kävelykatua koskevat säännökset. Kävelykatutyyppejä katuja merkitään erilaisin liikennemerkkijärjestelyin. Näillä kaduilla sekä jalankulkua että ajoneuvoliikennettä koskeva sääntely vaihtelee eikä läheskään aina vastaa käytäntöä. Myös huoltoajo ja pysäköinti kävelykaduilla tuottavat ongelmia. Kansainvälisen sääntelyn puuttuessa suomalainen kävelykatu liikennemerkkeineen ja sääntöineen tulisi muokata kansallisiin olosuhteisiin sopivaksi ottaen kuitenkin huomioon sääntely muissa maissa.

Tunneli

Suomen lainsäädännössä ei ole myöskään erityisesti tunneleita koskevia liikennesääntöjä eikä liikennemerkkejä. Tieliikennettä koskevassa yleissopimuksessa on tunnelin liikennesäännöt ja liikennemerkkejä ja –opasteita koskevassa yleissopimuksessa tunnelin liikennemerkit. Lisäksi tunnelidirektiivissä edellytetään, että yleissopimuksen mukaisia merkkejä käytetään direktiivissä määritellyissä tunneleissa. Suomessa ei ole tällä hetkellä käytössä yhtään sellaista tunnelia, joihin tunnelidirektiiviä tai tieliikennettä koskevaa yleissopimusta olisi sovellettava, mutta suunnitteilla ja rakenteillakin tällaisia tunneleita on. Porvarinlahden tunneli Vuosaaren sataman tieyhteyden osana on rakenteilla ja E 18 moottoritielelle Lohjan ja Muurlan välille tullaan rakentamaan tunneleita. Molemmissa kohteissa sovelletaan tunnelidirektiiviä.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Kävelykatu

Kävelykatutyyppeiden liikenneväylien yleistyttyä on syntynyt tarve tarkentaa niin jalankulkijan kuin ajoneuvon kuljettajankin

asemaa tällaisilla kaduilla. Esityksen perimmäisenä tarkoituksena on selkiyttää ja yhdenmukaistaa kaupunkikeskustojen kävelykatujen sääntelyä, mikä taas osaltaan parantaisi liikenneturvallisuutta ja lisäisi liikkumismukavuutta. Esityksen keskeisin ehdotus on, että tieliikennelakiin lisättäisiin säännökset kävelykadusta.

Kävelykatu olisi tarkoitettu jalankulkijoille ja polkupyöräilijöille. Kävelykatu osoitettaisiin tieliikenneasetuksessa määriteltävällä uudella liikennemerkillä. Jalankulkijan paikka kävelykadulla olisi vapaa ja polkupyöräilijöiden olisi sovittava ajotapansa ja –nopeutensa jalankulun mukaiseksi. Vaikka polkupyöräily kävelykadulla olisi sallittua, liikenneturvallisuus edellyttää, ettei pyöräilyn nopeus olisi suuri. Kävelykadulla ensisijainen asema olisi kävelyllä ja oleskelulla, joten kaikkien ajoneuvon kuljettajien tulisi antaa jalankulkijoille esteetön kulku. Ajoneuvojen nopeus määräytyisi ensisijaisesti jalankulun mukaan, mutta missään tilanteissa se ei saisi ylittää nopeutta 20 kilometriä tunnissa.

Suomessa on tavallista, että kävelykadun varrella on liikkeitä, hotelleja ja asuntoja, joten kävelykadun varrella olevalle kiinteistölle ajaminen olisi syytä sallia suoraan liikennesäännöissä, jolloin välttyttäisiin liikennemerkin lisäkilven käytöltä. Kiinteistölle ajaminen tarkoittaisi esimerkiksi kiinteistön pihaan tai autotalliin ajamista, siis kadulta pois ajamista.

Ajoneuvon kuljettajalle säädettäisiin väistämisvelvollisuus kävelykadulta muulle tielle tullessaan. Lisäys väistämisvelvollisuudesta vastaisi jo noudatettua käytäntöä ja olisi yhdenmukainen pihakadulta tielle tulevan väistämisvelvollisuuden kanssa. Polkupyörää lukuun ottamatta muiden ajoneuvojen pysäköinti ja pysäyttäminen kävelykadulla olisi kiellettyä.

Tunneli

Kansallinen lainsäädäntö saatettaisiin vastaamaan tulossa olevia tarpeita ja kansainvälisiä sitoumuksia. Tieliikennelakiin ehdotetaan lisättäväksi erityissäännös ajoneuvon kuljettamisesta liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa. Tällaisessa tunnelissa ajoneuvoa ei saisi peruuttaa eikä kääntää takaisin tulosuuntaan. Valaistussa tunnelissakin ajo-

neuvossa olisi käytettävä kauko- tai lähivaloja. Ajoneuvon saisi pysäyttää tai pysäköidä ainoastaan hätä- tai vaaratilanteessa, ja tuolloin tulisi käyttää, jos mahdollista, tätä tarkoitusta varten varattuja paikkoja. Kuljettajan olisi sammutettava moottori pysäytyksen pitkittyessä.

Tiehallinnosta annetussa laissa määriteltyihin Tiehallinnon tehtäviin lisättäisiin tunnelidirektiivin edellyttämät tunnelien hallintoviranomaisen tehtävät. Maanteiden tienpitäjänä Tiehallinto olisi tarkoituksenmukaisin viranomaisena tunnelien hallintoviranomaiseksi. Hallintoviranomaisena Tiehallinto voisi määrätä kullekin tunnelille hallinnoijan, joka maanteiden osalta normaalitapauksessa olisi asianomainen tiepiiri. Jos tiehanke toteutetaan käyttäen pitkäaikaista palvelusopimusta, jossa palvelutoimittaja vastaa yksityiskohtaisesti suunnittelusta, rakentamisesta, ylläpidosta ja hoidosta, voisi tunnelin hallinnoijana toimia myös palvelutoimittaja.

4. Esityksen vaikutukset

Kävelykatu

Uudistuksen myötä kävelykadun liikenteen ohjaus olisi nykyistä yksinkertaisempaa ja ymmärrettävämpää, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta. Moottoriajoneuvoliikennettä ei voida kokonaan kieltää kävelykadulla, mutta sen odotetaan selvästi vähenevän, kun ainoastaan kadun varren kiinteistölle ajo sallittaisiin. Myös pysäköinnin valvontaperiaatteet selkiytyisivät. Uudella sääntelyllä saataisiin lainsäädäntö ja käytäntö keskenään nykyistä yhdenmukaisemmaksi.

Kävelykatua koskevalla esityksellä ei ole merkityksellisiä taloudellisia vaikutuksia. Uuden liikennemerkin valmistus ja asennus sekä merkistä tiedottaminen aiheuttaisi nykytilanteeseen verrattuna vähäisen kustannuslisan niille kunnille, joissa on kävelykatuja. Toisaalta muutoksen jälkeen tarvittavien merkkien lukumäärä olisi nykyistä pienempi, mikä taas pienentäisi merkkikustannuksia.

Uuden liikennemerkin käyttöönotto vaikuttaisi kaupunkikuvaan myönteisesti. Yhdenmukainen merkkikäytäntö kävelykadulla parantaisi myös liikennemerkin informaatiovaikutusta.

Tunneli

Tunnelin liikennesäännöillä parannettaisiin liikenneturvallisuutta ehkäisemällä vaaratilanteita, joita esimerkiksi ajoneuvon peruuttaminen ja U-käännös aiheuttaisivat. Sääntöjen mukaan ajettaessa pieneni myös ajoneuvopalojen mahdollisuus. Ajoneuvopalot tunneleissa ovat yleensä huomattavasti tuhoisampia kuin muualla ja niiden todennäköisyyden minimoiminen sekä seurausten lieventäminen ovat tunnelien turvallisuustoimenpiteiden tärkeimpiä tavoitteita. Moottorien sammuttaminen pidemmän pysäytyksen yhteydessä parantaisi tunnelin ilman laatua häiriö- ja poikkeustilanteissa. Määräys kauko- tai lähivalojen käytöstä tunnelissa edellyttäisi, että kuljettajat, jotka tunnelien ulkopuolella käyttävät huomiovaloja, joutuisivat tunneliin ajaessaan kytkemään päälle ajovalot.

Esityksen toteutuessa Suomessa olisi kahdenlaisia tunneleita. Tunneleita, joissa on voimassa tieliikennelain säännös, jonka mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sekä liikennemerkein merkittyjä, pitkiä tunneleita joissa olisivat voimassa nyt ehdotetut uudet määräykset.

Esityksellä ei ole merkityksellisiä taloudellisia vaikutuksia. Tunneleitten turvallisuusvaatimuksista aiheutuvat kustannukset ovat riippumattomia tästä esityksestä.

5. Asian valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 5 päivänä kesäkuuta 2001 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää ja laatia ehdotus kävelykatujen, kävely- ja pyöräilykatujen sekä kävelypainotteisten katujen liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä. Työryhmässä oli edustus liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirastosta, Tiehallinnosta, ympäristöministeriöstä, Suomen Kuntaliitosta ja Helsingin poliisilaitokselta. Työryhmä teki kaksi vaihtoehtoista ehdotusta kävely- ja pyöräilykadun liikennesäännöiksi ja liikennemerkeiksi. Ensimmäisessä vaihtoehdossa pihakadun liikennesääntöjä olisi tarkistettu niin, että pihakadun liikennemerkkiä olisi voitu käyttää myös kävely- ja pyöräilykadulla. Toinen

vaihtoehto perustui uuden liikennemerkin ja uusien sääntöjen käyttöönottoon.

Työryhmän selvityksestä pyydettiin lausuntoa sisäasiainministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ajoneuvohallintokeskukselta, Tiehallinnolta, Suomen Kuntaliitto ry:ltä, Liikennevakuumuskeskukselta, Liikenneturvalta, Autoliitto ry:ltä. Suomen Kuorma-autoliitto ry:ltä, Suomen Taksiliitto ry:ltä, Suomen Liikenne- liitto – SuLi ry:ltä, Suomi pyöräilee -yhteistyöelimeltä, Suomen Työväen Urheiluliitto TUL ry:ltä, Vammaisfoorumilta sekä seuraavista kaupungeista: Espoo, Helsinki, Imatra, Joensuu, Jyväskylä, Järvenpää, Kajaani, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lappeenranta, Lohja, Oulu, Pori, Rauma, Rovaniemi, Tampere, Turku, Vaasa ja Vantaa. Lausunnoissa todettiin nykytilanne sekavaksi. Suurin osa

lausunnonantajista kannatti kävelykadulle omia liikennesääntöjä ja uutta liikennemerkkiä, joskaan raportissa kuvattua liikennemerkkiehdotusta, jossa oli sekä jalankulkijan että polkupyöräilijän tunnukset, ei pidetty parhaana mahdollisena.

Lopullinen kävelykatua koskeva esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön, Tiehallinnon, Suomen Kuntaliiton sekä Helsingin, Kouvolan, Porin ja Tampereen kaupunkien kanssa.

Tunnelin liikennesäännöt ja Tiehallinnon tehtävä tunneleitten turvallisuudesta vastaavana hallintoviranomaisena on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon yhteistyöllä käyttäen apuna tunnelien turvallisuusasiantuntijaa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Tieliikennelaki

2 §. Määritelmiä. Pykälän määritelmiin lisättäisiin uudeksi 6 a kohdaksi kävelykadun määritelmä. Sisällön yhtenevyyden vuoksi kävelykadun määritelmä sopisi sijoitettavaksi pihakadun määritelmän jälkeen. Kävelykadulla tarkoitettaisiin jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tietä, joka osoitettaisiin liikennemerkillä.

14 §. Väistämisvelvollisuus. Pykälän 3 momentissa määritelty väistämisvelvollisuus säädettäisiin koskemaan myös tilanteita, joissa kuljettaja tulee tielle kävelykadulta.

33 a §. Kävelykadulla ajaminen. Ajoneuvon kuljettamisesta kävelykadulla säädettäisiin uudessa pykälässä. Polkupyöräily kävelykadulla olisi sallittua. Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaminen, pysäköinti ja pysäyttäminen kävelykadulla olisi kiellettyä, mutta moottorikäyttöisen ajoneuvon kiinteistölle ajo kävelykadun kautta sallittaisiin siinä tapauksessa, että kiinteistölle ei ole muuta kautta järjestetty ajokelpoista yhteyttä. Myös huoltoajoon liittyvä pysäyttäminen sallittaisiin silloin, kun huoltoajo olisi liikennemerkkin mukaan sallittua. Lisäksi ajoneuvon kuljettajan, myös polkupyöräilijän, olisi sopeutettava ajonopeutensa jalankulkuun eikä nopeus saisi ylittää 20 kilometriä tunnissa. Jalankulkijoiden vapaa liikkuminen turvattaisiin velvoittamalla ajoneuvon kuljettaja antamaan jalankulkijoille esteetön kulku.

33 b §. Liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajaminen. Uudessa pykälässä säädettäisiin ajamisesta liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa. Ajoneuvon peruuttaminen ja kääntäminen takaisin tulosuuntaan kiellettäisiin. Ajoneuvon pysäyttäminen ja pysäköinti tunnelissa olisi sallittua vain hätätilanteessa, ja tällöinkin olisi pyrittävä käyttämään tähän tarkoitukseen varattuja ja liikennemerkillä osoitettuja paikkoja. Jos ajoneuvon pysäytys pitkittyy, moottori olisi sammutettava. Ajoneuvossa olisi käytettävä lähi- tai kaukovalo-

ja.

41 §. Jalankulku pihakadulla ja kävelykadulla. Säännöksessä kävelykatu rinnastettaisiin pihakatuun. Molemmissa tapauksissa jalankulkija saisi kulkea kadun kaikilla osilla. Pykälän alkuun tehtäisiin kielellinen tarkistus.

53 §. Kevyen liikenteen väylät. Kävelykatu lisättäisiin niiden alueiden joukkoon, joilla kevyen liikenteen yhteydet turvataan. Tie- ja vesirakennuslaitos muutettaisiin Tiehallinnoksi vastaamaan organisaation nykyistä nimeä. Pykälän ruotsinkieliseen tekstiin tehtäisiin kielellinen tarkistus.

1.2. Tiehallinnosta annettu laki

2 §. Tiehallinnon tehtävät. Yleisistä teistä annettu laki on kumoutunut maantielain tultua voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006. Yleiset tiet ovat nykyisin maanteitä. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin nyt vastaava tarkistus. Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin siitä, että Tiehallinto toimii tunnelidirektiivin mukaisena hallintoveranomaisena.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Uusista liikennemerkkeistä säädettäisiin tarkemmin tieliikenneasetuksella. Lisäksi uudistus edellyttäisi lisäyksiä liikenneministeriön päätökseen liikenteen ohjauslaitteista.

3. Voimaantulo

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan keväällä 2006. Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annettu direktiivi on pantava jäsenvaltioissa täytäntöön 30 päivään huhtikuuta 2006 mennessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**tieliikennelain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 14 §:n 3 momentti, 41 ja 53 §, sellaisena kuin niistä on 14 §:n 3 momentti laissa 414/1997, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 671/1991 ja mainitussa laissa 414/1997, uusi 6 a kohta sekä lakiin uusi 33 a ja 33 b § seuraavasti:

2 §

Määritelmiä

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

6 a) *kävelykadulla* jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, liikennemerkein sellaiseksi kaduksi osoitettua tietä;

ajoneuvon pysäköinti ja pysäyttäminen kävelykadulla on kielletty, lukuun ottamatta huoltoajoon liittyvää pysäyttämistä silloin, kun huoltoajo on liikennemerkin mukaan sallittu.

Ajoneuvon nopeus kävelykadulla on sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 km/h.

Kävelykadulla ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

14 §

Väistämisvelvollisuus

Kuljettajan on kuitenkin aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle pihakadulta, kävelykadulta, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä.

33 b §

Liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajaminen

Liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajoneuvoa ei saa peruuttaa eikä kääntää tulosuuntaan. Ajoneuvon saa pysäyttää ja pysäköidä vain hätätilanteessa, jolloin on pyrittävä käyttämään tähän tarkoitukseen osoitettuja alueita. Jos pysäytys pitkittyy, ajoneuvon moottori on sammutettava. Ajoneuvossa on käytettävä ajovaloja.

33 a §

Kävelykadulla ajaminen

Kävelykadulla polkupyöräily on sallittu. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa vain kadun varrella olevalle kiinteistölle, jollei kiinteistölle ole muuta kautta järjestetty ajokelpoista yhteyttä. Moottorikäyttöisen

41 §

Jalankulku pihakadulla ja kävelykadulla

Sen estämättä, mitä 40 §:ssä säädetään, jalankulkija saa pihakadulla ja kävelykadulla kulkea kadun kaikilla osilla. Hän ei kuitenkaan saa tarpeettomasti estää ajoneuvoliikennettä.

53 §

Kevyen liikenteen väylät

Tiehallinnon sekä kuntien on mahdollisuuksien mukaan järjestettävä kevyttä liikennettä varten tarpeelliset yhteydet rakentamal-

la tai osoittamalla liikenteen ohjauslaittein kullekin kulkureitille erillinen kevyen liikenteen väylä, pihakatu, kävelykatu tai tiehen kuuluva jalkakäytävä ja pyörätie.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki**Tiehallinnosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Tiehallinnosta kesäkuun 16 päivänä 2000 annetun lain (568/2000) 2 §:n 1 momentti ja

lisätään 2 §:ään uusi 5 momentti seuraavasti:

2 §

Tiehallinnon tehtävät

Tiehallinto vastaa maanteiden tienpidosta. Sen tehtävänä on hallinnoida, ylläpitää ja kehittää koko maassa maanteitä ja niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää.

Tiehallinto on Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2004/54/EY) 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 3 päivänä maaliskuuta 2006

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenne- ja viestintäministeri *Susanna Huovinen*

*Liitteet
Rinnakkaistekstit*

1.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä huhtikuuta 1981 annetun tieliikennelain (267/1981) 14 §:n 3 momentti, 41 ja 53 §, sellaisena kuin niistä on 14 §:n 3 momentti laissa 414/1997, sekä
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on osaksi laissa 671/1991 ja mainitussa laissa 414/1997, uusi 6 a kohta sekä lakiin uusi 33 a ja 33 b § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmiä

Määritelmiä

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

Tieliikennelainsäädännössä tarkoitetaan:

6 a) kävelykadulla jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle tarkoitettua, liikennemerkkein sellaiseksi kaduksi osoitettua tietä;

14 §

14 §

Väistämisvelvollisuus

Väistämisvelvollisuus

Kuljettajan on kuitenkin aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle pihakadulta, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä.

Kuljettajan on kuitenkin aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle pihakadulta, kävelykadulta, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä.

33 a §

Kävelykadulla ajaminen

Kävelykadulla polkupyöräily on sallittu. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa vain kadun varrella olevalle kiinteistölle, jollei kiinteistölle ole muuta kautta järjestetty ajokelpoista yhteyttä. Moottorikäyttöisen

ajoneuvon pysäköinti ja pysäyttäminen kävelykadulla on kielletty, lukuun ottamatta huoltoajoon liittyvää pysäyttämistä silloin, kun huoltoajo on liikennemerkin mukaan sallittu.

Ajonopeus kävelykadulla on sovitettava jalankulun mukaiseksi eikä se saa ylittää 20 km/h.

Kävelykadulla ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku.

33 b §

Liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajaminen

Liikennemerkillä osoitetussa tunnelissa ajoneuvoa ei saa peruuttaa eikä kääntää tulosuuntaan. Ajoneuvon saa pysäyttää ja pysäköidä vain hätätilanteessa, jolloin on pyrittävä käyttämään tähän tarkoitukseen osoitettuja alueita. Jos pysäytys pitkittyy, ajoneuvon moottori on sammutettava. Ajoneuvossa on käytettävä ajovaloja.

41 §

Jalankulku pihakadulla

Edellä 40 §:ssä olevien säännösten estämättä jalankulkija saa pihakadulla kulkea sen kaikilla osilla. Hän ei kuitenkaan saa tarpeettomasti estää ajoneuvoliikennettä.

53 §

Kevyen liikenteen väylät

Tie- ja vesirakennuslaitoksen sekä kuntien on mahdollisuuksien mukaan järjestettävä kevyttä liikennettä varten tarpeelliset yhteydet rakentamalla tai osoittamalla liikenteen ohjauslaittein kullekin kulkureitille erillinen kevyen liikenteen väylä, pihakatu tai tiehen kuuluva jalkakäytävä ja pyörätie.

41 §

Jalankulku pihakadulla ja kävelykadulla

Sen estämättä, mitä 40 §:ssä säädetään, jalankulkija saa pihakadulla ja kävelykadulla kulkea kadun kaikilla osilla. Hän ei kuitenkaan saa tarpeettomasti estää ajoneuvoliikennettä.

53 §

Kevyen liikenteen väylät

Tiehallinnon sekä kuntien on mahdollisuuksien mukaan järjestettävä kevyttä liikennettä varten tarpeelliset yhteydet rakentamalla tai osoittamalla liikenteen ohjauslaittein kullekin kulkureitille erillinen kevyen liikenteen väylä, pihakatu, kävelykatu tai tiehen kuuluva jalkakäytävä ja pyörätie.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .

2.

Laki**Tiehallinnosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Tiehallinnosta kesäkuun 16 päivänä 2000 annetun lain (568/2000) 2 §:n 1 momentti ja

lisätään 2 §:ään uusi 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Tiehallinnon tehtävät

Tiehallinnon tehtävät

Tiehallinto vastaa yleisten teiden tienpidosta. Sen tehtävänä on hallinnoida, ylläpitää ja kehittää koko maassa yleisiä teitä ja niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää.

Tiehallinto vastaa *maanteiden* tienpidosta. Sen tehtävänä on hallinnoida, ylläpitää ja kehittää koko maassa *maanteitä* ja niiden liikenneoloja sekä tieliikenteen palveluja osana liikennejärjestelmää.

Tiehallinto on Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2004/54/EY) 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .