

## RP 48/2010 rd

### Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av vägtrafiklagen

#### PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att vägtrafiklagen ändras. Enligt förslaget ska definitionen av gångbana och vägren ändras så att gångbana alltid ska avskiljas från körbanan i konstruktionshänseende. I bestämmelsen om förbud i fråga om stannande och parkering föreslås ett tillägg för förbud att stanna och parkera inom ett avstånd av fem meter före fortsättning på cykelbana. Bestämmelsen om stannande och parkering föreslås bli ändrad så att en gata där genomfart är tillåten också kan märkas som gårdsgata.

Dessutom föreslås att i undantagsbestämmelserna om fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete införs rätten att avvika från trafikbestämmelserna för gågata och tunnel.

I bestämmelsen om personer som reglerar trafiken föreslås en ändring av den behöriga myndigheten.

Lagen avses träda i kraft sommaren 2010.

---

#### ALLMÄN MOTIVERING

##### 1 Inledning

Vid kommunikationsministeriet har man sammanställt det som är känt i fråga om behoven att ändra bestämmelserna om trafikregleringen. I det första skedet framläggs förslagen om att ändra regleringen av den lätta trafiken och att lugna trafiken. Målet är att främja gångtrafik och cykling och förbättra säkerheten för dessa färdstätt. Största delen av förslagen gäller bestämmelserna i vägtrafikförordningen och kommunikationsministeriets förordning om vägmärken och vägmärkingar. Enligt förslaget ska vissa bestämmelser om gångbana, förbud i fråga om stannande och parkering samt körning på gårdsgata ändras i vägtrafiklagen.

##### 2 Nuläge

###### 2.1 Lagstiftning och praxis

###### Gångbana

Enligt definitionen i 2 § 7 punkten i vägtrafiklagen (267/1981) avses med gångbana en för gående avsedd väg eller del av väg. Bestämmelsen tar inte ställning till gångbanans konstruktion, men den del av körbanan som är en upphöjd belagd del av vägen och avskiljd med en kantsten har tolkats som gångbana även om vägmärke inte används.

Enligt definitionen av vägren i 2 § 3 punkten i vägtrafiklagen kan gångbana eller cykelbana som medelst kantlinje avskilts från

körbana anvisas genom vägmärke. I praktiken avskiljs alltid gångbana och cykelbana i konstruktionshänseende från körbanan vilket för klarhetens och trafiksäkerhetens skull är den bästa lösningen. I andra bestämmelser om gångbana eller cykelbana som anvisas med vägmärke förutsätts därför att banorna är i konstruktionshänseende avskiljda från körbanan. Enligt 18 § i vägtrafikförordningen (182/1982) anger vägmärkena 421, 422, 423—425 för gångbana eller cykelbana bara sådan i konstruktionshänseende från körbanan avskiljd eller särskild gångbana eller cykelbana. Likaså är cykelbana, enligt definitionen i 2 § 13 punkten i vägtrafiklagen, för cykeltrafik avsedd, med vägmärke angiven, från körbanan i konstruktionshänseende avskild eller särskild del av väg eller särskild väg.

Förbud i fråga om stannande och parkering

Enligt 27 § i vägtrafiklagen är det förbjudet att stanna och parkera på gångbana, skyddsväg och cykelbana samt inom ett avstånd av fem meter före skyddsväg eller korsande cykelbana. Avsikten är att genom bestämmelsen trygga fotgängare och cyklister när de korsar körbanan så att parkerade bilar inte begränsar sikten på övergångsstället. Markeringen av fortsättningen på cykelbanan har även använts annanstans än där cykelbanan korsar körbanan. I dessa situationer gäller inte förbudet i fråga om stannande och parkering enligt 27 § i vägtrafiklagen om inte vägmarkeringen för fortsättning på cykelbanan är i anslutning till skyddsväg.

Gårdsgata

Enligt definitionen i 2 § 6 punkten i vägtrafiklagen är en gårdsgata en väg som är avsedd gemensamt för gång- och fordonstrafik och som genom vägmärke har angivits såsom sådan gata. På en gårdsgata är trafikmängderna i allmänhet små och på gatan tillåts inte genomfartstrafik. Gående får begagna samtliga delar av en gårdsgata. Enligt 33 § i vägtrafiklagen får motordrivna fordon på en gårdsgata föras endast vid körning till en fastighet som är belägen vid gatan eller för parkering. Parkering av andra fordon än cyklar,

mopeder och fordon som är försedda med parkeringstillstånd för handikappad är tillåten endast på en markerad parkeringsplats. Parkering utanför en sådan får inte medföra oskälig olägenhet för användningen av gårdsgatan. Körhastigheten på en gårdsgata ska anpassas till gångtrafiken och får inte överskrida 20 kilometer i timmen. Förare av fordon ska på en gårdsgata lämna gående fri passage.

Märket för gårdsgata används främst på bostadsområden. Märket kan inte användas inom centrumområden på gator och områden som är avsedda gemensamt för alla grupper av väganvändare, om det finns behov att tillåta genomfartstrafik på gatan. En sådan gata kan inte heller markeras som gågata, där körning med motordrivna fordon är ännu mera begränsad. Enligt 33 a § i vägtrafiklagen får motordrivna fordon endast föras vid körning på gågata till en fastighet som är belägen invid gatan.

## 2.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Inledning

Det finns ingen europeisk gemenskapslagstiftning om de trafikbestämmelser och trafikreglering som behandlas i denna proposition. Däremot finns det egna internationella överenskommelser som Finland har ratificerat.

Gångbana

I konventionen om vägtrafik (FördrS 30/1986), som ingicks i Wien 1968, har gångbana inte definierats. I bilagan till den i Wien år 1968 ingångna konventionen om vägmärken och signaler (FördrS 31/1986) definieras det märke som anger gångbana, D,5 ”Påbjuden gångbana”. Det finns inga närmare bestämmelser om avskiljande av en med vägmärke angiven gångbana från körbanan. En förhöjd gångbana som är angiven med vägmärke har definierats särskilt t.ex. i norska, danska och holländska bestämmelser, men bara i de norska bestämmelserna nämns att en med vägmärke angiven gångbana är i konstruktionshänseende

avskiljd från körbanan. I praktiken avskiljs gångbanan alltid även i andra länder från körbanan med någon slags konstruktion.

#### Förbud i fråga om stannande och parkering

Enligt den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till Wienkonventionen om vägtrafik (FördrS 32/1986) är det förbjudet att stanna eller parkera fordon på körbanan inom ett avstånd av fem meter före skyddsväg eller korsande cykelbana. Med korsande cykelbana avses i överenskommelsen vägmarkering av fortsättning på cykelbana. Det är förbjudet att stanna och parkera fordon inom ett avstånd av fem eller 10 meter före vägmarkeringen av fortsättning på cykelbana i flera europeiska länder, såsom i Sverige, Norge, Danmark och Holland.

#### Gårdsgata

I den europeiska överenskommelsen som utgör tillägg till Wienkonventionen om vägtrafik har trafikreglerna för gårdsgata angivits. Avvikande från de finska trafikreglerna tas i den europeiska överenskommelsen ingen ställning till motordrivet fordon som kör igenom gårdsgata. Inte heller de svenska, norska, danska och tyska reglerna nämner något om genomfart.

### 2.3 Bedömning av nuläget

#### Gångbana

I vägtrafiklagens definition av gångbana tas ingen ställning till gångbanans konstruktion. Den del av vägen som är belagd och avskiljd med en höjd kantsten från körbanan har tolkats som gångbana även om trafikmärke inte används. Enligt förslaget ska definitionen av gångbana bli tydligare genom komplettering av gångbanans definition med att gångbanan i konstruktionshänseende avskiljts från körbanan.

Bestämmelserna om en med vägmärke angiven gångbana i vägtrafiklagen och i vägtrafikförordningen skiljer sig från varandra. I praktiken avskiljs gångbanan alltid i konstruktionshänseende från körbanan, vilket är viktigt för trafiksäkerheten, men vägtrafikla-

gens bestämmelse gör det även möjligt att avskilja gångbanan från körbanan med en kantlinje. På samma sätt avviker bestämmelserna i vägtrafiklagen om cykelbana delvis från varandra. Enligt förslaget ska innehållet i bestämmelserna förenhetligas.

#### Förbud i fråga om stannande och parkering

Det är förbjudet att stanna och parkera inom ett avstånd om fem meter före skyddsväg eller korsande cykelbana. Vägmarkering för fortsättning på cykelbana används även annanstans än i anslutning till cykelbana som korsar körbanan, varvid förbudet i fråga om stannande och parkering inte gäller, om inte vägmarkeringen för fortsättning på cykelbana är i anslutning till skyddsväg. I praktiken markeras fortsättningen på cykelbana oftast i anslutning till skyddsväg, men det är även möjligt att markera utan skyddsväg. Det finns behov att ändra bestämmelsen så att samma bestämmelse om stannande och parkering ska gälla i fråga om alla för cyklister med vägmarkering angivna ställen som korsar körbanan.

#### Gårdsgata

En gårdsgata är en gata som är avsedd gemensamt för gång- och fordonstrafik. På gårdsgata får fotgängaren gå på alla delar av gatan och förare av fordon ska anpassa sin körhastighet efter fotgängaren. Enligt vägtrafiklagen får motordrivet fordon föras på en gårdsgata endast vid körning till en fastighet som är belägen vid gatan eller för parkering, dvs. på gårdsgatan är genomfart förbjuden. Märket kan inte användas i tätorternas centrumområden på de gator och områden som är avsedda gemensamt för alla grupper av väg-användare, om man önskar tillåta genomfartstrafik på gatan. En sådan gata kan inte heller markeras som gågata där körning med motordrivna fordon är ännu mera begränsad. Om genomfartsbegränsningen avlägsnas från de trafikregler som gäller gårdsgata, möjliggörs användningen av märket för gårdsgata på gator där det finns behov att tillåta mera fordonstrafik än på gågator.

### 3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Avsikten med propositionen är att klargöra och förenhetliga vissa bestämmelser som gäller trafikreglering i fråga om gång- och cykeltrafik och utvidga möjligheterna att använda vägmärket för gårdsgata.

I vägtrafiklagen föreslås definitionen av gångbana bli ändrad så att gångbanan alltid ska vara avskild från körbanan i konstruktionshänseende. I vägtrafiklagen ska på motsvarande sätt definitionen av vägren ändras så att från bestämmelsen stryks formuleringen om genom vägmärke anvisad gångbana eller cykelbana som medelst kantlinje avskilts från körbanan. Efter de föreslagna ändringarna är definitionerna av gångbana och cykelbana enhetliga på alla författningsnivåer.

I vägtrafiklagen föreslås bestämmelsen om parkering bli ändrad så att stannande och parkering ska vara förbjuden inom ett avstånd av fem meter före vägmarkeringen för fortsättning på cykelbana oberoende av om vägmarkeringen för fortsättning på cykelbana är i anslutning till en cykelbana eller någon annan rutt som cyklister använder.

I vägtrafiklagen föreslås bestämmelsen om gårdsgata bli ändrad genom strykning av begränsningen enligt vilken motordrivet fordon får föras på en gårdsgata endast vid körning till en fastighet som är belägen vid gatan eller för parkering. Den föreslagna ändringen vidgar möjligheterna att använda märket för gårdsgata på gator som är avsedda gemensamt för alla grupper av väganvändare, vilket underlättar byggandet av en god gatumiljö.

I 48 § 3 mom. i vägtrafiklagen finns en förteckning över bestämmelser om att fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete får, utan hinder av dessa bestämmelser, framföras på det sätt som påkallas av omständigheterna och med iakttagande av nödig försiktighet. I förteckningen föreslås som tillägg trafikreglerna för körning på gågata och i tunnel, som till innehållet motsvarar de övriga bestämmelserna i förteckningen.

I 49 § 3 mom. 4 punkten i vägtrafiklagen förordnar Trafikverket eller polisen en person att reglera trafiken vid specialtransporter.

I paragrafens 3 mom. 4 punkten föreslås hänvisningen till Trafikverket bli ändrad till en hänvisning till Trafiksäkerhetsverket. För uppgiften att reglera trafiken vid specialtransporter är det ändamålsenligt att den behöriga myndigheten ska vara Trafiksäkerhetsverket i stället för Trafikverket.

### 4 Propositionens konsekvenser

Genom lagförslaget som gäller definitionen av gångbana ska lagstiftningen och praktiken bli mer förenhetligade än för närvarande. Propositionen har inga konsekvenser för planeringslösningarna i praktiken och inte heller några ekonomiska konsekvenser.

Genom förslaget som gäller förbud i fråga om stannande och parkering är avsikten att tydliggöra bestämmelsen om stannande och parkering vid ställen som genom vägmarkering utmärkts för korsning av körbanan och som är avsedd för cyklister. Samma bestämmelse ska gälla ställen på vägen som utmärkts som fortsättning på cykelbanan oberoende av var markeringen är belägen. En entydig bestämmelse är lättare att förstå och minskar sannolikt tilbuden när parkerade bilar inte begränsar sikten vid övergångsstället. Propositionen har inga konsekvenser för planeringslösningarna i praktiken och inte heller några ekonomiska konsekvenser.

Genom förslaget om trafikreglerna på gårdsgatan ges kommunerna möjlighet att använda märket för gårdsgata på gator som är avsedda gemensamt för alla grupper av väganvändare, vilket lugnar trafiken och underlättar byggandet av en god och trivsam gatumiljö. Förslaget kan föranleda ökad trafik på de existerande gårdsgatorna i bostadsområden där hinder inte är byggda för genomfart. Sådana gårdsgator är emellertid få. Största delen av gårdsgatorna är antingen återvändsgränder eller genomfarten är på annat sätt förhindrad genom konstruktioner. Propositionen har inga betydande ekonomiska konsekvenser.

### 5 Beredningen av propositionen

Den promemoria som ligger till grund för de föreslagna lagändringarna, som gäller reglering av den lätta trafiken och sätt att lugna

trafiken, bereddes under ledning av kommunikationsministeriet tillsammans med företrädare för Vägförvaltningen, Finlands kommunförbund och Helsingfors stad. Utlåtande om promemorian begärdes av inrikesministeriet, Vägförvaltningen, Finlands Kommunförbund rf, Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet och Automobilförbundet rf, Suomen Liikenneliitto SuLI ry, Pyöräilykuntien verkosto ry och städerna Esbo, Helsingfors, Tavastehus, Jyväskylä, Träskända, Kouvola, Kuopio, Lahti, Lojo, Uleåborg, Björneborg, Tammerfors, Åbo, Vanda och Varkaus samt

av planeringsbyråerna FCG Finnish Consulting Group Ab, Ramboll Finland AB, Sito-yhtiöt, Oy Talentek Ab och WSP Finland Ab. Dessutom sände vissa cykelföreningar och medborgare sina utlåtande i ärendet. Nästan alla remissinstanser understödde de föreslagna ändringarna.

Det förslag som avser personer som reglerar trafiken vid specialtransporter bereddes vid kommunikationsministeriet tillsammans med förvaltningsområdets ämbetsverk.

Den slutliga propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

**2 §. Definitioner.** Enligt förslaget stryks i 3 punkten ur definitionen av vägren formuleringen om gångbana och cykelbana som anvisats genom vägmärke. Till 7 punkten införs i definitionen av gångbana kravet på att gångbanan i konstruktionshänseende ska avskiljas från körbana. Gångbanan ska vara för gående avsedd väg som i konstruktionshänseende avskilts från körbana eller särskild del av vägen eller särskild väg.

**27 §. Förbud i fråga om stannande och parkering.** Enligt förslaget föreskrivs det i 2 mom. 1 punkten avsedda förbudet i fråga om stannande och parkering att gälla även fortsättningen på cykelbanan och ett avstånd på fem meter före fortsättningen på cykelbanan.

**33 §. Körning på gårdsgata.** I paragrafen stryks den första satsen enligt vilken motordrivna fordon får föras på en gårdsgata endast vid körning till en fastighet som är belägen vid gatan eller för parkering. Innehållet i paragrafen disponeras om.

**48 §. Undantagsbestämmelser.** Enligt förslaget har i 3 mom. uppräknats de bestämmelser från vilka en förare av fordon i väg-

hållningsarbete eller motsvarande arbete får avvika med iakttagande av behövlig försiktighet. Föraren kan avvika t.ex. i fråga om trafikregler för gårdsgator men inte från trafikreglerna för gågata eller tunnel. Till 3 mom. ska i förteckningen införas bestämmelserna 33 a och 33 b § om trafik på gågata och i tunnel. I det svenska lagrummet föreslås en språklig ändring.

**49 §. Personer som reglerar trafiken.** I 3 mom. 4 punkten föreslås att hänvisningen till Trafikverket blir ändrad en hänvisning till Trafiksäkerhetsverket.

Efter den föreslagna ändringen ska alla uppgifter i fråga om utbildning av personer som reglerar trafiken vid specialtransporter och beviljande av dessas rättigheter höra till Trafiksäkerhetsverket.

### 2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft sommaren 2010.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

## Lagförslag

**Lag****om ändring av vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981) 2 § 3 och 7 punkten, 27 § 2 mom. 1 punkten, 33 §, 48 § 3 mom. och 49 § 3 mom. 4 punkten, av dem 33 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 117/1992 och 49 § 3 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 1291/2009, som följer:

2 §

*Definitioner*

I vägtrafiklagstiftningen avses med:

3) *vägren* längsgående del av väg som med kantlinje avskilts från körbana;

7) *gångbana* för gående avsedd del av väg som i konstruktionshänseende avskilts från körbana eller särskild del av väg eller särskild väg;

27 §

*Förbud i fråga om stannande och parkering*

Det är förbjudet att stanna och parkera  
1) på gångbana, skyddsväg, cykelbana och fortsättning på cykelbana samt inom ett avstånd av fem meter före skyddsväg, korsande cykelbana eller fortsättning på cykelbana;

33 §

*Körning och parkering på gårdsgata*

Körhastigheten på gårdsgata ska anpassas till gångtrafiken och får inte överskrida 20 km/h.

Förare av fordon ska på en gårdsgata lämna gående fri passage.

Parkering på gårdsgata är tillåten på en markerad parkeringsplats. Parkering av cyklar, mopeder och fordon som är försedda med parkeringstillstånd för handikappad är dock tillåten utanför en markerad parkeringsplats, om det inte medför oskälig olägenhet för användningen av gårdsgatan.

48 §

*Undantagsstadganden*

Fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid väg får utan hinder av bestämmelserna i 8—12

och 33, 33 a och 33 b § framförs på det sätt som påkallas av omständigheterna och med iakttagande av nödvändig försiktighet.

49 §

*Personer som reglerar trafiken*

För säkerställande av trygg och smidig trafik får trafiken regleras också av dem som

4) Trafiksäkerhetsverket eller polisen förordnar att reglera trafiken vid specialtransporter,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 23 april 2010

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Anu Vehviläinen*



*Bilaga  
Parallelltext*

## Lag

### om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981) 2 § 3 och 7 punkten, 27 § 2 mom. 1 punkten, 33 §, 48 § 3 mom. och 49 § 3 mom. 4 punkten, av dem 33 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 117/1992 och 49 § 3 mom. 4 punkten sådan den lyder i lag 1291/2009, som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §

2 §

*Definitioner*

*Definitioner*

I vägtrafiklagstiftningen avses med:

I vägtrafiklagstiftningen avses med:

3) *vägren* längsgående del av väg som medelst kantlinje avskilts från körbana och som ej genom vägmärke anvisats som gångbana eller cykelbana;

3) *vägren* längsgående del av väg som med kantlinje avskilts från körbana;

7) *gångbana* för gående avsedd väg eller del av väg;

7) *gångbana* för gående avsedd del av väg som i konstruktionshänseende avskilts från körbana eller särskild del av väg eller särskild väg;

27 §

27 §

*Förbud i fråga om stannande och parkering*

*Förbud i fråga om stannande och parkering*

Det är förbjudet att stanna och parkera:  
1) på gångbana, skyddsväg och cykelbana samt inom ett avstånd av fem meter före skyddsväg eller korsande cykelbana;

Det är förbjudet att stanna och parkera  
1) på gångbana, skyddsväg, cykelbana och fortsättning på cykelbana samt inom ett avstånd av fem meter före skyddsväg, korsande cykelbana eller fortsättning på cykelbana;

## 33 §

*Körning på gårdsgata*

På en gårdsgata får motordrivet fordon föras endast vid körning till en fastighet som är belägen vid gatan eller för parkering. Parkering av andra fordon än cyklar, mopeder och fordon som är försedda med parkeringstillstånd för handikappad är tillåten endast på en markerad parkeringsplats. Parkering utanför en sådan får inte medföra oskäligen olägenhet för användningen av gårdsgatan.

Körhastigheten på gårdsgata skall anpassas till gångtrafiken och får inte överskrida 20 km/h.

Förare av fordon ska på gårdsgata lämna gående fri passage.

## 33 §

*Körning och parkering på gårdsgata*

Körhastigheten på gårdsgata ska anpassas till gångtrafiken och får inte överskrida 20 km/h.

Förare av fordon ska på en gårdsgata lämna gående fri passage.

Parkering på gårdsgata är tillåten på en markerad parkeringsplats. Parkering av cyklar, mopeder och fordon som är försedda med parkeringstillstånd för handikappad är dock tillåten utanför en markerad parkeringsplats, om det inte medför oskäligen olägenhet för användningen av gårdsgatan.

## 48 §

*Undantagsstadganden*

Fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid väg får utan hinder av stadgandena i 8—12 och 33 §§ framföras på det sätt som påkallas av omständigheterna och med iakttagande av nödig försiktighet.

## 48 §

*Undantagsstadganden*

Fordon som används i väghållningsarbete eller motsvarande arbete på eller invid väg får utan hinder av bestämmelserna i 8—12 och 33, 33 a och 33 b § framföras på det sätt som påkallas av omständigheterna och med iakttagande av nödvändig försiktighet.

## 49 §

*Personer som reglerar trafiken*

För säkerställande av trygg och smidig trafik får trafiken regleras också av dem som

4) Trafikverket eller polisen förordnar att reglera trafiken vid specialtransporter,

## 49 §

*Personer som reglerar trafiken*

För säkerställande av trygg och smidig trafik får trafiken regleras också av dem som

4) Trafiksäkerhetsverket eller polisen förordnar att reglera trafiken vid specialtransporter,