

## VALTIONEUVOSTON ASETUS TIELIIKENNEASETUKSEN MUUTTAMISESTA

### 1 PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Tieliikenneasetuksen (182/1982) 13, 16, 36 a, 37, 40, 44 a ja 51 §:n säännöksiä esitetään muutettavaksi. Asetukseen lisättäisiin uusi varoitusmerkki 141 a ”Töyssyjä” ja töyssyn osoittavaa tiemerkintää koskevaa säännöstä muutettaisiin siten, että töyssy tulisi merkitä myös 30 km/h nopeusrajoituksen kadulla. Pyörätien jatketta ei voisi merkitä enää koko leveydeltään suojatieksi. Asetukseen lisättäisiin mahdollisuus merkitä pyöräilijöiden odotustila polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tienosaa osoittavalla tiemerkinnällä sekä käyttää ajokaistanuolta osoittamaan kulkusuuntaa yksisuuntaisella ajoradalla. Lisäksi asetuksessa muutettaisiin lupaviranomainen, joka myöntää luvan tien sulkemiseen nopeuskilpailuja varten.

Asetus tulisi voimaan 1.7.2010, kuitenkin siten, että asetuksen voimaan tullessa voimassa olleiden määräysten mukaisia liikennemerkkejä ja tiemerkintöjä saisi käyttää vuoden 2017 loppuun saakka.

### 2 PERUSTELUT

#### 2.1 Nykytila ja ehdotetut muutokset

##### Töyssyistä varoittaminen

Tieliikenneasetuksen 16 §:n liikennemerkin 361 (nopeusrajoitus) ja 363 (nopeusrajoitusalue) selityksen mukaan töyssyistä tai korotetusta suojatiestä on varoitettava liikennemerkillä kun nopeusrajoitus on yli 30 km/h. Suomessa ei ole määritelty omaa töyssyistä varoitettavaa liikennemerkkiä, vaan varoitusmerkkinä on käytetty merkkiä 141 (epätasainen tie) tai 189 (muu vaara) ja tekstillistä lisäkilpeä ”Töyssy”, ”Korotettu suojatie” tai ”Hidaste”. Merkin 141 määritelmä kattaa myös nopeuden alentamistarkoituksessa rakennetut epätasaisuudet, mutta merkin kanssa joudutaan käyttämään selventävää tekstillistä lisäkilpeä.

Tieliikenneasetuksen 44 a §:n mukaan valkoista ruutumerkintää ei tarvitse käyttää töyssyssä tai korotetussa suojatiessä tiellä, jolla on enintään 30 km/h nopeusrajoitus. Tiemerkintää käytetään kuitenkin yleisesti myös 30 km/h nopeusrajoituksen kaduilla.

Töyssyistä varoitettava liikennemerkki on määritelty liikennemerkkejä ja opasteita koskevassa yleissopimuksessa (SopS 31/1986). Merkki on käytössä useissa Euroopan maissa kuten myös töyssyn ruutumerkintä. käy aina ilmi missä tilanteissa merkintää käytetään. Norjassa ruutumerkinnän käyttöä suositellaan myös 30 km/h kadulle, jolla töyssystä ei tarvitse varoittaa liikennemerkillä.

Tieliikenneasetuksen 13 §:ään ehdotetaan lisättäväksi töyssyistä varoitettava liikennemerkki 141 a. ”Töyssyjä”. Merkillä voitaisiin varoittaa töyssyn lisäksi myös korotetusta suojatiestä ja muusta vastaavasta rakenteesta. Muulla vastaavalla rakenteella tarkoitetaan tienpinnan pystysuuntaisia hidasteita.

Tieliikenneasetuksen 16 §:n liikennemerkkin 361 ja 363 selityksen töyssyjä koskeva osaan ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan merkin 141 a:n selitystä.

Samalla lisättäisiin merkki 575 ”Kävelykatu” luetteloon merkeistä, jotka päättävät merkillä 361 osoitetun nopeusrajoituksen. Merkki 575 lisättäisiin myös luetteloon merkeistä, jolla voidaan määrätä muu suurin sallittu nopeusrajoitus merkeillä 363 rajoitetulla alueella. Esitetyn muutoksen jälkeen pihakadulla ja kävelykadulla voimassa oleva nopeusrajoitus määriteltäisiin samalla tavalla säännöksissä.

Töyssyn ruutumerkintää koskevaa tieliikenneasetuksen 44 a §:n säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että ruutumerkintää tulisi käyttää myös 30 km/h ja sitä alemman nopeusrajoituksen teillä.

### Pyörätien jatkeen tiemerkintä

Tieliikenneasetuksen 37 §:n mukaan pyörätien jatke voidaan merkitä omalla tiemerkinnällä tai suojatiemerkintä voi toimia pyörätien jatkeena. Säännöksessä on maininta, että polkupyöräilijä ja mopoilija saavat tällöin käyttää suojatietä tien ylittämiseen. Korkein oikeus on ennakkopäätöksessään (1996:125) todennut, ettei ole selvää, missä tilanteissa suojatiemerkintä katsotaan pyörätien jatkeeksi, mutta tullessaan pyörätieltä ajoradalle pyöräilijä on oikeutettu käyttämään suojatietä tien ylittämiseen.

Suunnitteluohjeiden mukaan pyörätien jatke merkitään pyörätien jatkeen tiemerkinnällä eikä pelkällä suojatiemerkinnällä, mutta käytäntö on yleistynyt hitaasti yhdistetyn jalkakäytävän ja pyörätien jatkeen merkinnöissä. Jatkeen merkitseminen korostaisi reitin jatkuvuutta, ja olisi myös viesti autoilijalle risteävästä pyöräliikenteestä.

Pyörätien jatkeen tiemerkintä on määritelty liikennemerkkejä ja opasteita koskevassa yleissopimuksessa, mutta sen käyttötilanteita ei ole kuvattu. Norjan suunnitteluohjeiden mukaan pyörätien jatke merkitään, kun ajoneuvot väistävät liikennemerkkin perusteella pyöräilijöitä. Ruotsissa kuten eräissä muissa Euroopan maissa pyöräilijöille tarkoitettuihin ylityskohtiin ei merkitä pelkkää suojatietä. Pyörätien jatke voidaan merkitä, vaikka pyöräilijä liikennesäännön perusteella on väistämisvelvollinen.

Pyörätien jatkeen tiemerkintää koskevaa tieliikenneasetuksen 37 §:n säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että pyörätien jatkeen tiemerkintää käytettäisiin pyörätieltä tuleville pyöräilijöille ja mopoilijoille tarkoitetuissa ajoradan ylityspaikoissa. Merkintää voitaisiin käyttää myös muissa pyöräilijöille tarkoitetuissa ajoradan ylityspaikoissa, kuten merkillä 312 osoitetun tien risteämiskohdassa.

Säännöksestä poistettaisiin maininta, että yhdistetyn tai rinnakkaisen pyörätien ja jalkakäytävän jatke voidaan merkitä koko leveydeltään suojatieksi, ja että tällöin pyöräilijä ja mopoilija saavat käyttää suojatietä tien ylittämiseen. Tieliikennelain 2 §:n 5 kohta, jonka mukaan suojatie on tarkoitettu jalankulkijoiden käytettäväksi, jäisi edelleen voimaan. Kuitenkin tieliikennelain 8 §:n 3 mom. nojalla myös pyöräilijä tai muun ajoneuvon kuljettaja voisi käyttää suojatieksi merkittyä ajoradan osaa, jos ajoradalle tullaan sellaiselta tieltä, jolla ajo on sallittu kyseiselle ajoneuvolle, esimerkiksi kävelykadulta. Tienpitäjien suunnitteluohjeissa tulisi korostaa, että suojatien merkitsemistä vältetään tällaisissa kohdissa.

## Polkupyöräliikenteelle tarkoitettu tienosa, pyöräkaista

Tieliikenneasetuksen 45 §:n mukaan jalankulku- ja polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tienosaa osoittavaa tiemerkintää (pyörätunnus, jalankulkijatunnus) käytetään liikennemerkin vaikutuksen tehostamiseksi tai selventämiseksi. Lisäksi pyörätunnusta voidaan käyttää tieliikenneasetuksen 36 a §:n mukaan pyöräkaistalla. Pyörätunnusta käytetään paikoissa, joissa muilla ajoneuvoilla ei saa ajaa tai saa ajaa vain rajoitetusti kuten pyöräkaistalla kääntymistä varten ryhmittäessä. Pyörätunnusta olisi tarve käyttää myös liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä pysäytysviivan ja liikennevalo-opastimen väliin merkityssä pyörille tarkoitettussa odotustilassa (pyörätaskussa). Pyöräilijän odotustilassa pyöräilijät ovat paremmin autoilijoiden havaittavissa ja heidän vasemmalle kääntymisensä helpottuu, kun käännöksen voi tehdä ennen autoja. Suomalaisissa kevyen liikenteen suunnitteluohjeissa on ohjeet odotustilan suunnitteluun, mutta niitä ei ole vielä käytössä.

Liikennemerkkejä ja opasteita koskevassa yleissopimuksessa ei ole määritelty jalankulkijatunnusta eikä pyörätunnusta. Useissa Euroopan maissa pyörätunnusta voidaan käyttää pyörätien ja pyöräkaistan lisäksi myös pyörille tarkoitettussa odotustilassa.

Pyöräkaistan merkitsemistä koskevaan tieliikenneasetuksen 36 a §:ään ehdotetaan lisättäväksi säännös tieliikenneasetuksen 45 §:n mukaisen polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tien osaa osoittavan tiemerkinnän käytöstä pyöräilijöiden odotustilassa. Lisäksi 36 a §:ään lisättäisiin nykyään liikenteen ohjauslaitteista annetussa liikenneministeriön päätöksessä oleva säännös normaalia leveämmän ajokaistaviivan käytöstä pyöräkaistan ja muun ajokaistan välissä. Tällä muutoksella yhtenäistettäisiin 36 §:n ja 36 a §:n esitystapa.

## Ajokaistanuoli

Tieliikenneasetuksen 40 §:n mukaan jalkakäytävällä ja pyörätiellä ajokaistanuoli osoittaa kulkusuunnan. Ajokaistalla ajokaistanuolella osoitetaan ryhmittymisestä varten mihin suuntaan risteyksestä saa poistua. Ajokaistanuolta ei siis voi käyttää osoittamaan kulkusuuntaa ajokaistalla. Kulkusuunnan osoittamiseen olisi tarve yksisuuntaisilla ajoradoilla erityisissä tilanteissa kuten tunneleissa tai erkanemis- ja liittymärampeilla.

Liikennemerkkejä ja opasteita koskevan yleissopimuksen mukaan ajokaistanuolella voidaan osoittaa myös kulkusuunta yksisuuntaisella ajoradalla. Useissa Euroopan maissa ajokaistanuolella voidaan osoittaa kulkusuunta.

Ajokaistanuolen määritelmää tieliikenneasetuksen 40 §:ssä ehdotetaan muutettavaksi siten, että ajokaistanuolella voitaisiin osoittaa kulkusuunta ajokaistalla yksisuuntaisella ajoradalla.

## Tien sulkeminen nopeuskilpailua varten

Tieliikenneasetuksen 51 §:n 1 momentin mukaan luvan tien sulkemiseen nopeuskilpailuja varten myöntää kilpailureitin sijainnista riippuen kunnanhallitus, kihlakunnan virasto tai lääninhallitus.

Lailla poliisin hallinnosta annetun lain muuttamisesta (100/2007) järjesteltiin paikallispoliisi kihlakunnittain uudelleen. Kihlakuntien poliisilaitosten toimialueista säädetään valtioneuvoston asetuksella (1031/2007). Kihlakunnan virastojen toiminnot on siirretty poliisilaitoksiin, ulosottovirastoihin, syyttäjävirstoihin ja maistraatteihin. Aluehallinnon uudistuksen yhteydessä lääninhallitusten toiminnot on siirretty elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksille sekä aluehallintovirastoille.

Sen ratkaiseminen, voidaanko tie sulkea momentissa tarkoitetun tapahtuman vuoksi, sisältää liikenneturvallisuutta ja yleisen järjestyksen säilyttämistä koskevia arviointia. Tämän vuoksi ehdotetaan, että asia säilytettäisiin poliisille kuuluvana tehtävänä. Kunnanhallitukset päättäisivät nykyiseen tapaan asemakaava-alueiden teiden sulkemisesta. Poliisilaitosten nykyiset toimialueet ovat riittävän laajat niin että yksi poliisilaitos voisi tehdä tien sulkemista koskevan päätöksen silloinkin kun ajoreitti sijaitsee joiltain osin muun poliisilaitoksen toimialueella edellyttäen että ajoreitin pääosa sijaitsee päätöksen tekvän poliisilaitoksen toimialueella.

## 2.2 Yksityiskohtaiset perustelut

- 13 § Pykälään lisättäisiin merkki 141 a ”Töyssyjä”. Merkillä voitaisiin varoittaa töyssystä, korotetusta suojatiestä tai muusta vastaavasta rakenteesta.
- 16 § Pykälään lisättäisiin merkkien 361 ”Nopeusrajoitus” ja 363 ”Nopeusrajoitusalue” töyssyjä koskevaan osaan maininta muusta vastaavasta rakenteesta.
- Pykälään lisättäisiin merkin 361 voimassaoloa koskevan säännöksen luetteloon merkki 575 ”Kävelykatu”.
- Pykälään lisättäisiin merkin 363 alueella muun suurimman sallitun nopeuden osoittavien merkkien luetteloon merkki 575.
- 36 a § Pykälään lisättäisiin säännös tieliikenneasetuksen 45 §:n mukaisen polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tien osaa osoittavan tiemerkin käyttöstä polkupyöräilijöiden ja mopoilijoiden odotustilassa.
- Pykälään lisättäisiin säännös normaalia leveämmän ajokaistaviivan käyttöstä pyöräkaistan ja muun ajokaistan välissä.
- 37 § Pykälästä poistettaisiin säännös, jonka mukaan yhdistetyn tai rinnakkaisten pyörätien ja jalkakäytävän jatke voidaan merkitä koko leveydeltään suojatieksi.
- Pykälään lisättäisiin säännös, jonka mukaan pyörätien jatkeen merkinnällä osoitetaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle tarkoitettu ajoradan ylityspaikka. Merkintää voidaan käyttää myös muissa polkupyöräilijöille tarkoitetuissa ajoradan ylityspaikoissa.
- 40 § Pykälään lisättäisiin säännös, jonka mukaan ajokaistanuolella voidaan yksisuuntaisella ajoradalla osoittaa kulkusuunta ajokaistalla.
- 44 a § Pykälästä poistettaisiin säännös, jonka mukaan töyssy tai korotettu suojatie voi olla ilman ruutumerkintää tiellä, jolla on enintään 30 km/h nopeusrajoitus.

Pykälään lisättäisiin maininta muusta vastaavasta rakenteesta.

- 51 § Pykälässä muutettaisiin viranomaisen, joka myöntää luvan tien sulkemiseen. Lupaviranomaisina toimisivat kunnanhallitus ja poliisilaitos. Selkeyden vuoksi momentista poistettaisiin maininta rakennuskaavasta, koska maankäyttö- ja rakennuslain 213 §:n (132/1999) mukaan rakennuskaava on voimassa tuon lain mukaisena asemakaavana.

### 2.3 Esityksen vaikutukset

Ehdotetut muutokset yhtenäistäisivät liikennemerkkien ja tiemerkinntöjen käyttöä, jolloin tienkäyttäjälle annettava viesti olisi yksiselitteinen ja helpommin ymmärrettävä.

Töyssyistä varoitettaisiin yhdenmukaisesti ja töyssyjen havaittavuus parantuisi. Pyörätien jatkeen merkintätapa yhtenäistyisi, jolloin jatkeen merkintä viestittäisi pyöräilijälle reitin jatkuvuutta ja autoilijalle risteävästä pyöräliikenteestä. Samalla suoja- tiemerkinntän tarkoitus selkeytyisi. Pyöräilijöiden odotustilojen merkinnän mahdollistaminen sujuvoittaisi pyöräilyä ja tekisi risteyksissä ajamisesta turvallisempaa, kun pyöräilijät odottavat liikennevalojen vaihtumista selkeästi autoilijoiden näkökentässä. Mahdollisuus käyttää ajokaistanuolta kulkusuunnan osoittamisen yksisuuntaisella ajo-radalla vähentäisi väärään suuntaan ajamisesta ja siten parantaisi liikenneturvallisuutta.

Uudistus aiheuttaisi töyssyjen ja pyörätien jatkeen merkitsemisen osalta kustannusvaikutuksia tienpitäjille. Riittävän pitkällä siirtymäajalla kustannusvaikutukset voidaan kuitenkin minimoida. Siirtymäajan loppuun mennessä useimmat tiemerkinntät olisivat kuntensa puolesta muutoinkin uusimisiässä.

### 2.4 Asian valmistelu

Ehdotetut liikennemerkkien ja tiemerkinntöjen käyttöä koskevat säädösmuutokset sisältänyt taustamuistio valmisteltiin liikenne- ja viestintäministeriön johdolla yhdessä Tiehallinnon, Suomen Kuntaliiton ja Helsingin kaupungin edustajien kanssa. Taustamuistiosta pyydettiin lausuntoa sisäasiainministeriöltä, Tiehallinnolta, Suomen Kuntaliitto ry:ltä, Liikennevakuutuskeskukselta, Liikenneturvalta, Autoliitto ry:ltä, Suomen Liikenneliitto – SuLi ry:ltä, Pyöräilykuntien verkosto ry:ltä ja 15 suurimmalta kaupungilta, sekä viideltä suunnittelutoimistolta. Lisäksi eräät pyöräilyyhdistykset ja yksityiset kansalaiset lähettivät asiasta lausuntonsa.

Taustamuistion pohjalta on annettu Eduskunnalle huhtikuussa 2010 Hallituksen esitys 48/2010 laiksi tieliikennelain muuttamisesta, Eduskunta hyväksyi lain toukokuussa 2010 (EV 83/2010 vp).

Lausunnonantajat pitivät ehdotuksia pääosin hyvinä. Pyörätien jatkeen tiemerkinntään liittyvässä ehdotuksessa lausunnot jakaantuivat. Lausunnonantajien yksittäiset paranehdotukset on asetuksen jatkovalmistelussa pyritty ottamaan huomioon.

Ehdotus tien sulkemiseen nopeuskilpailua varten luvan myöntävän viranomaisen muuttamisesta on valmisteltu sisäasiainministeriön ja liikenneviraston aloitteesta.

## 2.5 Voimaantulo

Asetus ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010, kuitenkin siten, että asetuksen voimaan tullessa voimassa olleiden määräysten mukaisia liikenne-merkkejä ja tiemerkintöjä saisi käyttää vuoden 2017 loppuun saakka.

# Valtioneuvoston asetus

## tieliikenneasetuksen muuttamisesta

Annettu Helsingissä 23 päivänä kesäkuuta 2010

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, joka on tehty liikenne- ja viestintäministeriön esittelystä,

*muutetaan* tieliikenneasetuksen (182/1982) 16 §:n merkkejä 361 ja 363 koskeva kohta, 36 a, 37, 44 a § sekä 51 §:n 1 momentti,

sellaisina kuin ne ovat, 16 §:n merkkejä 361 ja 363 koskeva kohta sekä 51 §:n 1 momentti asetuksessa 1133/1998, 36 a § asetuksessa 415/1997 sekä 37 ja 44 a § asetuksessa 163/1992, ja

*lisätään* 13 §:ään, sellaisena kuin se on asetuksissa 328/1994 ja 961/2008, uusi merkkiä 141 a koskeva kohta ja 40 §:ään, sellaisena kuin se on asetuksessa 163/1992, uusi 3 momentti, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyy 4 momentiksi, seuraavasti:



141 a. Töyssyjä

13 §

Merkki 141 a

Merkillä voidaan varoittaa töyssystä, korotetusta suojatiestä tai muusta vastaavasta rakenteesta.



361. Nopeusrajoitus

16 §

Merkki 361

Merkissä oleva luku osoittaa ajoneuvon suurimman sallitun nopeuden kilometreinä tunnissa. Merkki on voimassa kyseisellä tiellä seuraavaan merkkiin 361—363, 572, 573 tai 575 saakka. Merkin voimassaolo päättyy myös merkkiin 571, jollei välittömästi merkin 571 jälkeen ole liikennemerkillä osoitettu

uutta nopeusrajoitusta.

Tiellä, jolla nopeusrajoitus on enintään 30 km/h, voi olla töyssyjä, korotettuja suojateitä tai muita vastaavia rakenteita, joista ei liikennemerkillä erikseen varoiteta tai muita nopeutta alentavia rakenteita, joita ei liikenteen ohjauslaitteella tai muulla vastaavalla tavalla erikseen osoiteta.

Merkillä 361 ja lisäkilvellä "Yleisrajoitus" voidaan tarpeen mukaan ilmoittaa siirtymisestä nopeusrajoituksen alaiselta tieltä tai alueelta yleisen nopeusrajoituksen piiriin kuuluvalle alueelle. Merkillä 361 ja lisäkilvellä "Alue" voidaan tarpeen mukaan ilmoittaa siirtymisestä nopeusrajoitusalueen sisällä olevalta merkillä 361 osoitetun nopeusrajoituksen alaiselta tieltä takaisin nopeusrajoitusalueelle.

---



363. Nopeusrajoitusalue

#### Merkki 363

Merkissä oleva luku osoittaa ajoneuvon suurimman sallitun nopeuden kilometreinä tunnissa merkeillä rajoitetulla alueella. Alueen sisällä voidaan suurimmasta sallitusta nopeudesta määrätä muuta merkillä 361, 573 tai 575. Alueella, jolla nopeusrajoitus on enintään 30 km/h, voi olla töyssyjä, korotettuja suojateitä tai muita vastaavia rakenteita, joista ei liikennemerkillä erikseen varoiteta tai muita nopeutta alentavia rakenteita, joita ei liikenteen ohjauslaitteella tai muulla vastaavalla tavalla erikseen osoiteta.

---

#### 36 a §

Pyöräkaistan ja muun ajokaistan välissä käytetään normaalia leveämpää ajokaistaviivaa tai sulkuviivaa. Ajokaistaviivan ja välin suhde on 1:1.

Pyöräkaista merkitään 45 §:n mukaisella polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tien osaa osoittavalla tiemerkinällä. Ryhmittymiseen kääntymistä varten saavat pyöräkaistaa käyt-

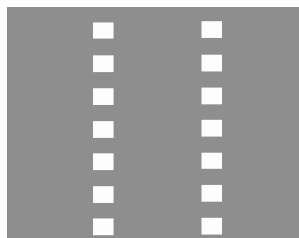
tää kaikki ajoneuvot. Pyöräkaistaa saa käyttää myös kiinteistölle, pysäköintipaikalle ja linja-auton pysäkillä ajoa varten.

Liikennevaloin ohjatussa risteyksessä pyöräkaistan yhteyteen voidaan merkitä polkupyöräilijöiden ja mopoilijoiden odotustila. Odotustilassa käytetään 45 §:n mukaista polkupyöräliikenteelle tarkoitettua tien osaa osoittavaa tiemerkinää.

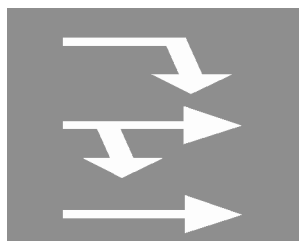




Suojatie



Pyörätien jatke



Ajokaistanuoli



Ajokaistanuoli pyörätiellä tai jalkakäytävällä



Töyssy

## 37 §

Suojatie voidaan osoittaa valkoisella ajoradan suuntaisella juovituksella.

Pyörätien jatke merkitään kahdella valkoisella katkoviivalla. Merkinnällä osoitetaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle ajoradan ylityspaikka. Merkintää voidaan käyttää myös muissa polkupyöräilijälle ja mopoilijalle tarkoitetuissa ajoradan ylityspaikoissa.

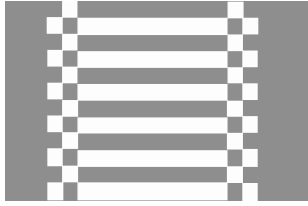
Jos pyörätien jatke merkitään suojatiemerkin rinnalle tai keskelle, suojatien puoleista katkoviivaa ei merkitä.

## 40 §

Yksisuuntaisella ajoradalla ajokaistanuolella voidaan osoittaa kulkusuunta ajokaistalla.

## 44 a §

Töyssy, korotettu suojatie tai muu vastaava rakenne merkitään valkoisella ruutumerkinällä.



Korotettu suojatie

51 §

Nopeuskilpailuja henkilöautoille ja moottoripyörille saa järjestää vain suljetulla tiellä. Tien sulkemiseen tarvitaan lupa, jonka myöntää asemakaavan mukaiselle liikenneväylälle kunnanhallitus. Muutoin luvan myöntää se poliisilaitos, jonka toimialueella ajoreitti tai sen pääosa sijaitsee. Lupaviranomaisen on ennen luvan myöntämistä kuuluttava asianomaista tienpitäjää.

---

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2010. Asetuksen voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaan töysyistä varoittavia liikennemerkkejä ja tiemerkintöjä sekä pyörätien jatkeen tiemerkintöjä saa käyttää vuoden 2017 loppuun.

Helsingissä 23 päivänä kesäkuuta 2010

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

Yli-insinööri Mikko Karhunen

# Statsrådets förordning

## om ändring av vägtrafikförordningen

Given i Helsingfors den 23 juni 2010

I enlighet med statsrådets beslut, fattat efter föredragning från kommunikationsministeriet, *ändras* i vägtrafikförordningen (182/1982) den punkt i 16 § som gäller märkena 361 och 363, 36 a, 37 och 44 a § samt 51 § 1 mom., sådana de lyder, den punkt i 16 § som gäller märkena 361 och 363 samt 51 § 1 mom. i förordning 1133/1998, 36 a § i förordning 415/1997, 37 och 44 a § i förordning 163/1992, och *fogas* till 13 §, sådan den lyder i förordningarna 328/1994 och 961/2008, en ny punkt som gäller märke 141 a och till 40 §, sådan den lyder i förordning 163/1992, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., som följer:

### 13 §



141 a. Fartgubbar

#### Märke 141 a

Med märket kan varnas för fartgupp, upphöjd skyddsväg eller annan motsvarande konstruktion.

### 16 §



361. Hastighetsbegränsning

#### Märke 361

Talet på märket anger ett fordons största tillåtna hastighet i kilometer per timme. Märket gäller på vägen i fråga fram till följande märke 361—363, 572, 573 eller 575. Märket upphör att gälla även vid märke 571, om inte en ny hastighetsbegränsning har angetts med ett vägmärke omedelbart efter märke 571.

På en väg där hastighetsbegränsningen är högst 30 km/h kan det finnas fartgubbar, upphöjda skyddsvägar eller andra motsva-



363. Hastighetsbegränsningszon

## 36 a §

Mellan cykelfält och annat körfält används en körfältslinje eller spärrlinje som är bredare än normalt. Längdförhållandet mellan körfältslinjens dellinje och mellanrum är 1:1.

Cykelfält anges med sådan vägmarkering enligt 45 § som anger den del av körbanan som är avsedd för cykeltrafik. Cykelfältet får användas av alla fordon som ämnar gruppera sig för att svänga. Cykelfältet får även an-

rande konstruktioner, för vilka inget vägmärke varnar särskilt, eller andra konstruktioner som sänker hastigheten och som inte särskilt anges med trafikanordningar eller på något annat motsvarande sätt.

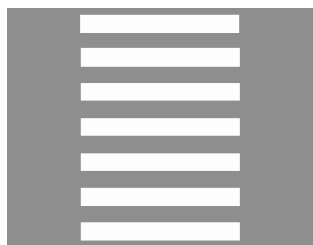
Märke 361 och tilläggs skylten "Allmän begränsning" kan vid behov ange övergång från en väg eller ett område med hastighetsbegränsning till ett område med allmän hastighetsbegränsning. Märke 361 och tilläggs skylten "Zon" kan vid behov ange övergång från en sådan väg inom en hastighetsbegränsningszon, på vilken hastighetsbegränsningen har angetts med märke 361, tillbaka till zonen.

## Märke 363

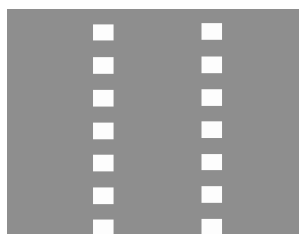
Talet på märket anger fordons högsta tillåtna hastighet i kilometer per timme inom det område som begränsas av märken. Inom området kan om största tillåtna hastighet föreskrivas något annat med märkena 361, 573 eller 575. På ett område där hastighetsbegränsningen är högst 30 km/h kan det finnas fartguppar, upphöjda skyddsvägar eller andra motsvarande konstruktioner, för vilka inget vägmärke varnar särskilt, eller andra konstruktioner som sänker hastigheten och som inte särskilt anges med trafikanordningar eller på något annat motsvarande sätt.

vändas för körning till fastigheter, parkeringsplatser och busshållplatser.

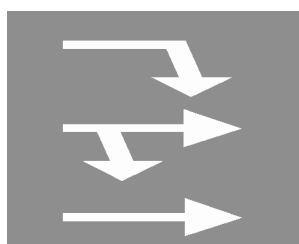
I en trafikljusreglerad korsning kan en väntplats för cyklister och mopedister markeras i kombination med ett cykelfält. På väntplatserna används den vägmarkering enligt 45 § som anger den del av vägen som är avsedd för cykeltrafik.



Skyddsväg



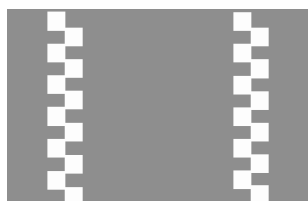
En cykelbanas fortsättning



Körfältpil



Körfältpil på cykel- eller gångbana



## 37 §

En skyddsväg kan anges med vit randning i körbanans riktning.

En cykelbanas fortsättning markeras med två vita streckade linjer. Markeringen anger platsen där en cyklist eller mopedist, som kommer från en cykelväg, ska korsa körbanan. Markeringen kan också användas på andra platser där cyklister eller mopeder ska korsa körbanan.

Om en cykelbanas fortsättning markeras parallellt med eller i mitten av en skyddsvägsmarkering ska ingen streckad linje markeras på den sida där skyddsvägen finns.

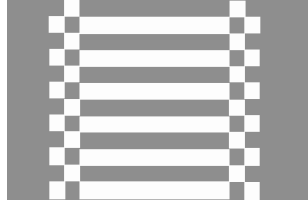
## 40 §

På en enkelriktad körbana kan färdriktningen på körfältet anges med körfältpil.

## 44 a §

Fartgupp, upphöjd skyddsväg eller annan motsvarande konstruktion markeras med en vit rutmarkering.

## Fartgupp



Upphöjd skyddsväg

## 51 §

Hastighetstävlingar för personbilar och motorcyklar får arrangeras endast på avstängda vägar. För avstängning av en väg krävs tillstånd. Kommunstyrelsen beviljar tillstånd för trafikleder som ingår i en detaljplan. I övriga fall beviljas tillståndet av den polisinrättning inom vars verksamhetsområde körrutten eller huvuddelen av den är belägen. Tillståndsmyndigheten ska höra väghållaren innan den beviljar tillstånd.

\_\_\_\_\_

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2010. Sådana vägmärken och vägmarkeringar som varnar för fartgupp samt sådana vägmarkeringar för fortsättning på cykelbana som motsvarar de bestämmelser som gäller vid förordningens ikraftträdande får användas till utgången av 2017.

-----

Helsingfors den 23 juni 2010

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

Överingenjör Mikko Karhunen