

Apulaispormestari, yhdyskuntalautakunta,  
kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta sekä 13.06.2022  
alueellinen jätehuoltolautakunta (2021 - 2023)

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

**Tampereen lausunto Väyläviraston luonnoksesta jalankulun suunnitteluohjeeksi  
TRE:4136/08.01.02/2022****Lisätietoja päätöksestä**

Johdon assistentti Katri Naulo, puh. 040 801 6003, etunimi.  
sukunimi@tampere.fi

**Valmistelijan yhteystiedot**

Liikenneinsinööri Katja Seimelä, puh. 040 149 3684, etunimi.  
sukunimi@tampere.fi

**Päätös**

Annetaan Väylävirastolle oheinen lausunto.

**Perustelut**

Väylävirasto on pyytänyt Tampereen kaupungilta lausuntoa luonnoksesta Jalankulun suunnitteluohjeeksi. Lausuntoa pyydetään 14.6.2022 mennessä lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta.

Laajalle sidosryhmäjoukolle lokakuussa 2019 järjestetyssä tilaisuudessa omat ohjeet pyöräliikenteeseen ja jalankulkuun saivat kannatusta, koska molemmilla kulkumuodoilla on erilaiset ominaisuudet, tarpeet ja vaatimukset. Järjestelystä suurempi hyötyjä on jalankulku, joka on paljon muuta kuin kävelyä ja joka jää liian usein liikenteen ja maankäytön suunnittelussa pyöräliikenteen varjoon.

Tieliikennelaki 729/2018 tuli voimaan 1.6.2020. Tieliikennelaki toi pyöräliikenteeseen jalankulkua enemmän muutoksia, joten Väylävirasto käynnisti ensin pyöräliikennettä koskevien suunnitteluohjeiden uusimisen. Pyöräliikenteen ohje valmistui joulukuussa 2020.

Voimassa olevat Väyläviraston jalankulkua koskevat suunnitteluohjeet sisältyvät vuonna 2014 julkaistuun jalankulku- ja pyöräilyväylien suunnitteluohjeeseen. Nyt uudistettava Jalankulun suunnittelu -ohje on yksinomaan jalankulkua käsittelevä ohje. Jalankulun kehittäminen ei rajoitu liikkumiseen, vaan yhtä lailla on voitava vaikuttaa oleskeluun ja jalankulkuympäristön viihtyisyyteen. Oman ohjeen ansiosta jalankulkua voidaan käsitellä laajemmin ja syvemmin, mikä edistää jalankulun arvostuksen nostoa ansaitsemalleen tasolle.

Väylävirasto on pyytänyt tarkastelemaan Jalankulun suunnittelu -ohjeen luonnosta seitsemän kysymyksen kautta. Tampereen kaupungin lausunto sisältää vastaukset esitettyihin kysymyksiin.

**Lausunnot**

1. Onko ohjelunnonksen sisältörakenne onnistunut?

Tampereen kaupungin edustaja on ollut mukana Jalankulun suunnitteluohjeen ohjausryhmässä, joten Tampereella on ollut mahdollisuus seurata ohjeen sisällön kehittymistä ja vaikuttaa sisältörakenteeseen. Lausuntokierroksella olevassa luonnoksessa sisältörakenne on ohjausryhmässä sovitun mukainen. Tampereen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

kaupunki pitää rakennetta onnistuneena sekä ohjeen sisältöä kattavana ja loogisesti etenevänä. Ehdotamme kysymyksen 5 vastauksessa pieniä muutoksia sisällysluetteloon liittyen tien ylitysjärjestelyjen tarpeen arviointiin.

2. Onko ohjeluonnoksessa esitetty jalankulkuympäristöjen luokittelu toimiva lähtökohta suunnittelulle?

Jalankulkuympäristöjen luokittelun tarkoituksena on, että valtakunnantasolla samantyyppisessä ympäristössä käytetään samanlaisia suunnitteluperiaatteita ja -ratkaisuja. Jalankulun suunnitteluohjeessa jalankulkuympäristöt on luokiteltu rakennettuun alueeseen taajamassa ja taajaman ulkopuolella sekä rakentamattomaan alueeseen. Taajamissa ympäristöt on luokiteltu tiiviisti ja väljästi rakennettuihin sekä rauhallisiin alueisiin. Tampereen kannalta esitetty luokittelu on toimiva lähtökohta jalankulun suunnittelulle.

Ohjeluonnoksessa käytetty liikenneympäristöjen luokittelu on samankaltainen pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa käytetyn luokittelun kanssa. Ratkaisu on toimiva ohjeen käytön kannalta, sillä usein samat henkilöt työskentelevät sekä kävelyn että pyöräliikenteen edistämisen parissa ja käyttävät molempia ohjeita, ja suunnitteluhankkeissa samaan ympäristöön haetaan ohjeista ratkaisuja sekä kävelylle että pyöräliikenteelle. Pyöräliikenteen ohjeesta poiketen Jalankulun suunnitteluohjeessa on tarkasteltu erikseen rakennettuja alueita taajamassa ja taajaman ulkopuolella. Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan tämäkin valinta on perusteltu, sillä jalankulkijamäärät ja liikkumiskäyttäytyminen sekä moottoriajoneuvojen nopeus ja rooli ovat erilaisia taajama-alueella ja taajaman ulkopuolella.

3. Jalankulku on liikkumista, oleskelua ja pysähtymistä sekä aina matkaketjun osa jollain toisella liikennemuodolla tehdylle matkalle. Onko ohjeluonnoksessa käsitelty jalankulun kokonaisuutta riittävästi? Mitkä asiat vaativat täydennystä?

Tampereen näkemyksen mukaan ohjeluonnoksessa on tunnistettu hyvin jalankulun monipuolisuus muutenkin kuin liikenteenä. Käveltävyys on nähty kokonaisvaltaisesti hyvän kaupunkitilan mittarina ja tuotu esille hyvän jalankulkuympäristön ominaisuuksia. Tampere pitää merkittävänä, että ohjeeseen on sisällytetty alaluku 8.9 Varusteet, jossa on kuvattu mm. kalusteiden, terassien ja taiteen merkitys käveltävyydelle sekä perusvalaistuksen ohjeistuksen ohella nostettu esiin valotaide jalankulkuympäristössä. Koska kyseessä on Väyläviraston ohje, on luonnollista, että ohje kuitenkin painottuu jalankulun infran suunnitteluun.

Ohjeluonnoksessa jalankulku on hyvin tunnistettu jokaiseen matkaketjuun liittyväksi osaksi ja ohjeessa on oma luku 7 matkaketjua tukevista elementeistä. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan 95 % joukkoliikennematkoista sisältää ainoastaan kävelen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

tehtyjä liityntämatkoja, joten kävelyn merkitys joukkoliikenteen käytölle on kiistaton. Alaluvussa 7.1. Jalankulku osana matkaketjua olisi Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan voinut vielä korostuneemmin tuoda tätä yhteyttä esille. Suunnitteluohjeessa tulisi esittää keinot, joilla voidaan parhaiten tukea joukkoliikenteen käyttöä sekä osoitettava minkälaisia vaikutuksia joukkoliikenteen käyttöön olisi mahdollista saavuttaa esim. pysäkeille johtavia jalankulun reittejä tai kävely-ympäristöä kehittämällä. Kansainvälisistä esimerkeistä ja tutkimuksista on löydettävissä tietoa esim. jalankulkuympäristön viihtyisyyden vaikutuksesta kävelymatkojen pituuteen. Kävelymatkojen pituutta kasvattamalla tiiviillä kaupunkialueilla olisi mahdollisuus lisätä merkittävästi joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia.

4. Esteettömyys on otettu huomioon ohjeluonnoksen koko sisällössä. Lisäksi esteettömyyttä koskevassa luvussa on esitetty oleellimmat periaatteet esteettömyyden suunnittelussa. Onko esteettömyyttä käsitelty riittävästi?

Esteettömyyden merkitys fyysisen ympäristön suunnittelussa on korostunut viimeisten vuosikymmenten aikana. SuRaKu-hankkeessa (Esteettömien julkisten alueiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon ohjeistaminen katu-, viher- ja piha-alueilla) muodostettiin 2000-luvun alussa kattava pohja valtakunnalliselle esteettömyysohjeistukselle yhteistyössä käyttäjäryhmien kanssa. Viime vuosina kävelyn ja pyöräliikenteen infran kehittäminen on ollut nosteessa mm. valtakunnallisen Kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeen ja valtion myöntämän investointituen siivittämänä. Infran voimakas kehittäminen mahdollistaa myös esteettömien ratkaisujen toteuttamisen. Esteettömyyden osalta ohjeistus on kuitenkin osittain vanhentunutta, ohjeet ovat hajanaisesti löydettävissä ja uusille suunnittelijoille tuntemattomia. Tämän vuoksi ohjeluonnosta lainaten ”suurimmat suomalaiset kaupungit ovat laatineet oman ohjeistuksensa esteettömyyden suunnitteluratkaisuista. Ohjeistukset eri kaupungeissa ovat erilaisia, koska ne painottavat eri tavoilla käyttäjäryhmien toiveita tai rakentamisen ja kunnossapidon näkökulmia.” Tilanne johtaa siihen, että eri puolilla Suomea liikkeessä heikoimmassa asemassa olevat käyttäjät joutuvat sopeutumaan paikallisiin, toisistaan poikkeaviin ratkaisuihin.

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan Jalankulun suunnitteluohjeen laatimisen yhteydessä olisi ollut toivottavaa paneutua esteettömyysohjeistukseen kokonaisvaltaisesti ja määritellä valtakunnallisesti tavoiteltavat jalankulun ympäristön ratkaisut myös esteettömyyden näkökulmasta. Koska ohjeenlaatisprosessi ei tätä erittäin suuritöistä, laajaa vuorovaikutusta ja käyttäjäryhmien tarpeita yhteensovittamista edellyttävää kokonaisuutta mahdollistanut, pidämme ohjeeseen nostettua esteettömyyssiisältöä lähtökohtiin nähden onnistuneena. Pyrkimys esteettömään ympäristöön tulee voimakkaasti ilmi läpi koko ohjeen ja ohje antaa kattavasti ymmärrystä esteettömyyden tarpeesta. Lukuun 11 Esteettömyys on nostettu myös

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

esteettömyyden toteutumiselle merkittävimmät suunnitteluratkaisut ja mitoituservot. Muualla ohjeessa esteettömyyttä käsitellään periaatteellisemmalla tavoitetasolla.

Ohjeen viimeistelyssä tulisi Tampereen mielestä vielä kiinnittää huomiota käytettyyn terminologiaan ja siten täsmentää myös asetettua tavoitetasoa ja vaadittavia suunnitteluratkaisuja. Tampere on käyttänyt SuRaKussa määriteltyjä termejä esteettömyyden erikoistaso ja esteettömyyden perustaso sekä muodostanut molemmille tasoille laatuvaatimukset ja suunnitteluohjeet. Esteettömän ympäristön rakentamiselle ja ylläpidolle on vahva perusta maankäyttö- ja rakennuslaissa ja kaiken rakentamisen tulisi tähdätä esteettömyyteen. Ohjeluonnoksesta ilmenee nyt melko huonosti, koska termillä "esteettömyys" tarkoitetaan lain mukaista esteetöntä ympäristöä (perustason ratkaisut) ja koska tavoitellaan parempaa käytettävyyttä kullekin käyttäjäryhmälle räätälöidyillä ratkaisuilla (erikoistaso). Ohjeessa on nyt yksittäisissä kohdissa on käytetty termejä "esteettömyyden erikoistaso" tai "esteettömyyden erikoistason reitti, mutta myös muotoiluja kuten "esteettömyyden korkean laatutason alue" tai "esteettömyydeltään korkeatasoisemmat ympäristöt".

5. Ohjeluonnos sisältää taulukoita väyläratkaisujen valintaan, jalankulun erotteluun autoliikenteestä ja tien ylitysjärjestelyjen valintaan. Miten muuttaisit taulukkoja tai sen osaa ja millä perusteella?

Ohjeen luvussa 5.1 on käsitelty perusteellisesti erilaisia jalankulkuväylien tyyppisiä ja kuvattu sanallisesti minkälaisiin ympäristöihin kyseinen ratkaisu soveltuu. Kunkin väylätyypin osalta taulukoissa 3—15 on esitetty havainnollisesti väreillä ja väriä tukevalla tekstillä (käytetään yleensä, voidaan käyttää, ei yleensä käytetä, ei käytetä) kyseisen väylätyypin soveltuvuus eri jalankulkuympäristöissä. Taulukossa 16 on esitetty kooste kaikkien väylätyyppien soveltuvuudesta eri jalankulkuympäristöissä, ja tiiviissä koostetaulukossa käytetään aikaisemmista taulukoista poiketen tekstin sijaan numeroita värien lisäksi. Tampereen kaupunki ehdottaa, että taulukon 16 värejä tukeva numerointi käännetään päinvastaiseen järjestykseen, jolloin nyt vihreällä pohjalla ja numerolla 4 esitetty "käytetään yleensä" muuttuisi ensisijaisuudesta viestiväksi numeroksi 1.

Tampereen näkemyksen mukaan on hyvä, että ohjeessa on taulukkomuodossa kuvattu olosuhteet, joissa jalankulku tulisi erotella autoliikenteestä ja esitetty mahdolliset erottelutavat. Taulukot antavat tukea väylätyypin valinnalle, mutta ohjeistus jättää riittävän mahdollisuuden hyödyntää paikallista asiantuntemusta ja harkintaa tapauskohtaisesti. Tampereen näkemyksen mukaan ei ole tarpeellista muuttaa taulukkoa 17 koskien erottelua taajamassa eikä taulukkoa 18 koskien erottelua taajaman ulkopuolella ja taajaman reuna-alueella.

Suomessa on käytetty erittäin runsaasti suojateitä esim. Ruotsiin verrattuna. Koska suojatie on enemmän jalankulun sujuvuutta kuin turvallisuutta varmistava ylitysjärjestely, on Suomessakin ryhdytty

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

arvioimaan suojateiden tarvetta aikaisempaa kriittisemmin ja jopa poistamaan olevia suojateitä. Uutena ylitysjärjestelynä on otettu käyttöön ylityspaikkoja. Jalankulun suunnitteluohjeen odotetuina osina onkin ohjeistus ylitysjärjestelyjen tarpeen arvioinnista ja sopivan ylitysjärjestelyn valinnasta.

Tampereen näkemyksen mukaan ylitysjärjestelyn tarpeen arviointi on ohjelunonoksessa vaikeasti löydettävä ja hajautettu useisiin kohtiin. Ehdotamme, että alaluvut 6.2 Tien ylitysjärjestelyyn vaikuttavat tekijät ja 6.3. Tien ylitysjärjestelyjen tarve ja valinta sekä suojatien ja ylityskohtien tarpeen arviointia koskevat osat luvusta 6.1 Tien ylitysjärjestelyjen tyypit jäsennellään uudelleen alalukuihin Tien ylitysjärjestelyjen tarve ja Tien ylitysjärjestelyjen valinta. Tarpeen arvioinnissa tulisi käsitellä uuden suojatien tarve, uuden ylityspaikan tarve ja nykyisen ylitysjärjestelyn tarve ja poistaminen.

Tampere pitää ylitysjärjestelyjen valintaa koskevia taulukoita 23 ja 24 vaikeaselkoisena. Tästä kertoo myös ohjeen sisältämä taulukoiden lukuohje. Koemme erityisesti rasteilla merkityt jalankulkijoiden määriä ja erityiskohtien läheisyyttä kuvaavat sarakkeet vaikeasti käytettäväksi. Taulukon tuleva käyttötilanne on ylitysjärjestelyn valinta tietyssä suunnittelukohteessa. Luonnoksessa esitetty taulukoiden rakenne johtaa siihen, että suunnittelijan täytyy tutkia jokainen ylitysjärjestely erikseen. Suunnittelutilanteessa lähtötietona ovat käytössä mm. jalankulkijoiden ja ajoneuvojen liikennemäärät ja nopeusrajoitus, joten taulukoita tulisi muokata siten, että lähtötietojen avulla voisi hakeutua suoraan sopivaan ylitysjärjestelyjen valikoimaan. Taulukoiden 23 ja 24 luettavuutta voisi parantaa esim. seuraavilla tavoilla.

- Taulukon rivimäärä voidaan puolittaa, jos poistettaisiin erityiskohtien läheisyydestä johtuvat rivit. Käytännössä erityiskohtien läheisyydessä edellytetään käyttäjämäärään nähden pykälän korkeatasoisempia ratkaisuja ja tämän voisi ilmaista taulukossa värilaatikoissa jo muutenkin käytössä olevilla numeroilla tai muulla symbolilla kuten tähdellä.
- Taulukon sarakemäärää voidaan vähentää korvaamalla jalankulkijoiden määriä rasteilla ilmaisevat sarakkeet yhdellä sarakkeella, jossa on riviotsikoilla jalankulkijamäärät numeroina. Taulukon käytettävyydelle olisi eduksi, jos jalankulkijamäärä olisi ensimmäisessä sarakkeessa ja ylitysjärjestelyt sille alisteisesti seuraavassa sarakkeessa. Näin jäsennettynä suunnittelija hakeutuisi taulukossa oman suunnittelukohteen mukaisen jalankulkijamäärän osoittamaan taulukon kohtaan ja kohteessa käytettävissä olevat ylitysjärjestelyjen vaihtoehdot voisi lukea alakkaisista soluista ajoneuvojen liikennemäärän ja nopeusrajoituksen mukaisesta sarakkeesta.
- Taulukot voidaan jakaa useampaan erilliseen taulukkoon ja siten vähentää yhden taulukon antamaa informaatiota. Taulukon tarve on ilmeinen erityisesti suojatien erilaisten ratkaisujen valinnassa,

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

muiden ylitysjärjestelyjen osalta voi harkita riittäisikö kuvaus tekstissä. Ylityspaikan ja eritasoliittymän taulukot taajamissa ja taajaman ulkopuolisilla alueilla taulukot olisi mahdollista yhdistää jalankulkijamääriä kuvaavia otsikoita muokkaamalla. Tarvittavia taulukoita olisivat siten ylityspaikka, suojatiejärjestelyt taajamassa, suojatiejärjestelyt taajaman ulkopuolella, ylijatkettu suojatie (vain taajamassa) ja eritasoratkaisu.

- Poistamalla ylitysjärjestelyn otsikoista tekstiä, jotka on ohjeistettu toisaalla ohjeessa (esim. suojatien yhtenäinen ylitysmatka < 7m).
- Lisäksi ehdotamme, että yhtenäisyyden vuoksi taulukoissa käytettäisiin samoja värejä kuin luvun 5 väylätyypin valintaa käsittelevissä taulukoissa ja että punaisen ja vihreän värien käytön osalta tarkistetaan värien erottuvuus myös punavihervärisokeille.

Tampere on laatimassa Jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyjen suunnitteluohjetta, johon on valmisteltu ylistysjärjestelyn tarpeen arvioinnissa ja ylitysjärjestelyn valinnassa käytettäviä taulukoita. Ohjeen valmistelussa on todettu hyödylliseksi taulukoiden raja-arvojen testaaminen olemassa olevissa ylityskohdissa. Näkemysmme mukaan valtakunnallisessa suunnitteluohjeessakin olisi hyödyllistä testata sekä taulukoiden käytettävyyttä että sisältöä todellisiin tilanteisiin ja saadun kokemuksen perusteella arvioida taulukoiden viimeistelytarvetta.

#### 6. Mitä täydentäisitte ohjeluonnoksessa?

Laadukkaan ja esteettömän jalankulun suunnittelun lähtökohta on, että jalankulku erotetaan ajoneuvoliikenteestä ml. pyöräliikenteestä. Luvussa 5.3.2 on käsitelty jalankulun ja pyöräliikenteen yhdistämisen edellytyksiä. Tampere ehdottaa, että luvun 5.3.2 alkuun lisätään pyöräliikenteen suunnitteluohjeen vastaavan kohdan (4.2.3) tavoin osuus, jossa kuvataan lähtökohtana olevaa kulkumuotojen erottelua ja siitä saavutettavia hyötyjä jalankululle ja todetaan, että kulkumuotojen yhdistäminen samaan tilaan edellyttää perusteluja.

Tampereella valmistumassa olevassa Kävelyn ja kaupunkielämän ohjelmassa on esitetty toimenpiteeksi kävelyn tavoiteverkon määrittely. Ajatuksena on ollut määrittellä jalankulkureitit pyöräliikenneverkon tapaan hierarkkisesti esim. pääreitteihin ja paikallisreitteihin sekä tunnistaa erilaisia teemareittejä. Jalankulun suunnitteluohjeluonnoksessa on yleispiirteisesti käsitelty jalankulkuverkkoa luvussa 4. Ohjeessa käytetyt ilmaukset verkon vilkkaimmista tai laadukkaimmista osista antavat viitteitä, että verkon eri osien merkityksen tunnistaminen ja osien toisistaan poikkeavien tavoitetasojen määrittely olisi tarpeellista. Ohjeesta ei kuitenkaan saa tukea verkkohierarkian muodostamiselle tai käytettävälle terminologialle. Tampere esittää, että suunnitteluohjeen viimeistelyssä kiinnitettäisiin huomiota verkkotason suunnittelun ohjeistukseen.

#### 7. Miten muuten haluatte kommentoida ohjeluonnosta?

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

Viime vuosina kävelyä ja pyöräliikennettä on ryhdytty laajasti käsittelemään omina kulkumuotoinaan ja molempien kulkumuotojen omat tarpeet ovat korostuneet suunnittelussa. Merkittävimmät panostukset ovat usein kohdistuneet pyöräliikenteen järjestelyjen laadun parantamiseen, ja jalankulun infra on vaivihkaa kehittynyt kulkumuotojen erottelun myötä, mutta ei niinkään aktiivisen jalankulun edistämisen vuoksi. Tampereen kaupunki katsoo, että vain jalankulkuun keskittyvän suunnitteluohjeen laatiminen on toimiva keino nostaa itsestänselvyytenä pidetyn jalankulun arvostusta, korostaa jalankulkuympäristön suunnittelutarvetta sekä tuoda esille laadukkaita, toimivia, esteettömiä ja turvallisia ratkaisuja. Pidämme ohjetta erittäin tarpeellisena.

Väyläviraston ohje ei velvoita kuntia noudattamaan valmistuvaa ohjetta. Tampere kuitenkin pitää ohjetta kunnillekin hyödyllisenä ja käyttökelpoisena. Merkittävä hyöty ohjeen käytölle kunnissa ja kaupungeissa on saavutettu sillä, ettei ohjeessa ole rajoitettu vain Väyläviraston vastuualueella olevan maantieympäristön jalankulun väylien ja ylitysjärjestelyjen suunnittelun ohjeistamiseen vaan ohjeessa on huomioitu myös kaupunkimaisen ympäristön jalankulkuympäristön kokonaisvaltaiset vaatimukset. Ohjeessa on hyvin tuotu esiin käveltävän kaupungin ominaisuuksia. Valtakunnallinen ohje antaa erittäin hyvän pohjan, josta kaupungit ja kunnat voivat jatkaa omien tarkempien kaupunki- ja kävely-ympäristön laatuvaatimusten ja suunnitteluohjeiden määrittelyä paikallisten lähtökohtien ja tavoitteiden perusteella.

### **Tiedoksi**

Jukka Lindfors, Ari Vandell, Laura Puhakka, Heljä Aarnikko, Mira Siren,  
Jarno Hietanen

### **Allekirjoitus**

Apulaispormestari Aleks Jäntti

Apulaispormestari, yhdyskuntalautakunta,  
kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta sekä 13.06.2022  
alueellinen jätehuoltolautakunta (2021 - 2023)

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

**Muutoksenhakukielto**

§ 17

**Muutoksenhakukielto**

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)