

Asia: VN/27216/2025

Lausuntopyyntö: Hallituksen esitys liikennemerkejä- ja opasteita koskevan yleissopimuksen muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

Lausunnonantajan lausunto

Esityksen tavoitteet ja vaikutukset

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta lausua Hallituksen esityksestä liikennemerkejä ja -opasteita koskevan yleissopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi.

Ehdotus HE:n täydentämiseksi

Esitämme, että lakiin tieliikennelain liitteiden muuttamisesta sisällytettäisiin myös tieliikennelain 195 §:n (siirtymäsääntely) muutos siitä aiheutuvien merkittävien kustannusvaikutusten vuoksi.

Ulkoasultaan uudistuvan liikennemerkin A27 käyttöönottoon on tarpeen sisällyttää siirtymäaika, joka yleissopimuksen mukaisesti saa olla jopa 15 vuotta. Kansallisesti lyhyempikin siirtymäaika riittäisi tälle muutokselle, esimerkiksi 5 vuotta.

Voimassa olevan tieliikennelain siirtymäsääntelyyn sisältyvä tieliikenneasetuksen mukaisten liikennemerkkien 10 vuoden siirtymäaika vuoteen 2030 saakka on todettu riittäväksi vakiomerkkien ja I-sarjan muiden liikenteenohjauslaitteiden osalta, mutta F- ja G-sarjan opastusmerkkien osalta siirtymäsäädös on kohtuuton sen merkittävien kustannusvaikutusten vuoksi (ks. jäljempänä). Kaikki nämä merkit ovat informatiivisia, eikä niillä ole määräävää tai velvoittavaa vaikutusta tienkäyttäjille. Lähes kaikki näistä merkeistä ovat tieliikennelain myötä muuttuneet vain vähän, jolloin minkäänlaista väärinymmärtämisen tai väärintulkinnan vaaraa ei ole ja siksi näiden merkkien vaihtamisen uusiin malleihin tulisi tapahtua sitä mukaa kun merkkejä muutenkin uusitaan. Esitämme, että joko nämä merkit irrotetaan 195 §:n siirtymäsäännöksestä kokonaan tai siirtymäaikaa jatketaan vähintään vuoteen 2040 saakka.

Siirtymäsääntelyn ja varaumien kustannusvaikutukset

Nykyisen tieliikennelain kymmenen vuoden siirtymäajan pitäminen voimassa sellaisenaan tulisi maanteiden osalta erittäin kalliiksi. Opastusmerkkien ennenaikainen kesken teknistä elinkaarta tapahtuva uusiminen voisi aiheuttaa jopa 50 miljoonan euron lisäkustannukset.

Voimassa olevassa sopimuksessa Suomella ollut linja-auto- ja raitiovaunupysäkkejä koskeva varauma on tienpitäjien kannalta erittäin tärkeä, sillä kyse on yksistä Suomen yleisimmistä liikennemerkeistä. Merkkejä on kaikkiaan n. 65 000 kpl, jolloin niiden vaihtaminen maksaisi varovaisestikin arvioiden 7-10 miljoonaa euroa.

Paikannimikilpiä koskevan vanhan varauman voimassa pitäminen ja täsmentäminen uuden sopimuksen mukaisessa tilanteessa on tärkeää koko nykyisen viitoitusjärjestelmämme kannalta, mutta myös kustannusmielessä tärkeää, sillä paikannimikilpiä on kaikkiaan yli 11 000 kpl ja niiden vaihtaminen voisi maksaa yli 10 miljoonaa euroa.

Yleissopimuksen muutokset

-

Eurooppalaisen sopimuksen muutokset

-

Tiementekijä käsittävän pöytäkirjan muutokset

-

Esitetyt varaukset

Suomen varaukset Wienin liikennemerkkisopimukseen

HE:n kohdassa 3 "Keskeiset ehdotukset" on listattu Suomen tarvitsemia varauksia. Koska sopimusvaltiot periaatteessa hyväksyvät koko yleissopimuksen uudestaan, esitämme kaikkien vanhojenkin edelleen tarpeelliseksi katsomiemme varauksien sisällyttämistä esitykseen. Lisäksi ehdotamme vähintään harkittavaksi eräitä uusia varauksia. Kaikki Suomen YK:lle esittämät varaukset tulee lisätä myös HE:n kohdan 11.2 ensimmäiseen pöytäkirjaan.

HE:n Ensimmäinen varaus punaisen tekstin käyttämisestä voimassaoloaikaa osoittavien lisäkilpien kellonajoissa osoittamaan sunnuntaita, itsenäisyyspäivää, vapunpäivää tai kirkollista juhlapäivää on erittäin tarpeellinen. Käytäntö on yhteispohjoismainen ja toimiva eikä sitä pidä lähteä muuttamaan.

Toinen varauma C-04.1 merkin merkityksen pitämisestä Suomessa samana kuin se oli vanhan sopimustekstin mukaan, pidämme myös erittäin tarpeellisena. Jos merkkiin lisättäisiin auton ja moottoripyörän lisäksi vielä erikseen mopon kuva, merkin luettavuus heikkenisi tarpeettomasti. Sopimuksen artiklassa 46 (b-kohta) annetaan mahdollisuus, että sopimusvaltio voi ilmoittaa kansallisesti pitävänsä mopojaakin moottoripyörinä, mutta Suomessa on joka tapauksessa tarve erilliselle mopot kieltävälle liikennemerkille, joten emme näe artiklan 46 ilmoitusmenettelyä mahdollisuutena tämän ongelman ratkaisuun.

Kolmas varauma linja-autokaistojen merkitsemistavasta Suomessa on niin ikään erittäin tarpeellinen. Linja-autokaistan merkitseminen ajokaistan yläpuolisella merkillä on mielestämme havainnollisempi ja ymmärrettävämpi kuin sopimuksen mukainen ajoradan sivuun sijoitettava kaistaopastusmerkkiä muistuttava merkki.

Neljäs varauma on niin ikään tärkeä, mutta se vaatii mielestämme tarkentamista. Kuten aiemminkin, Suomi sitoutuu ensinnäkin käyttämään taajaman alkamismerkkinä aina E-07.3 merkkiä ja sen päättymismerkkinä mallia E-07.4, jolloin taajaman nimi ei meillä koskaan esiinny itse merkissä. Uuteen sopimukseen on lisätty paikannimikilpi G-09.1, jolla voidaan osoittaa muu paikan nimi kuin taajama. Suomi varaa mahdollisuuden käyttää merkin G-09.1 tyyppistä paikannimikilpeä osoittamaan myös taajaman nimeä ilman, että merkki samalla tarkoittaisi taajaman alkamista. Tekstiä tulee siis korjata siltä osin, että kyse ei ole vain kunnan rajasta vaan minkä tahansa paikannimen esittämisestä paikannimikilvessä ilman, että sillä on taajaman alkamiseen liittyvää merkitystä.

Viidenneksi varaumaksi ja erittäin tarpeellisena esitämme myös vanhan varaumamme pitämistä voimassa koskien linja-auto- ja raitiovaunupysäkkien liikennemerkkejä. Suomen tieliikennelain merkit E6 ja E7 poikkeavat merkittävästi sopimuksen merkeistä E-13.1 ja E-13.2 ja näitä koskeva varauma on syytä pitää voimassa myös uudessa sopimuksessa. Vuoden 2020 tieliikennelaissa pysäkkimerkkien ulkoasu muuttui entistä kauemmaksi sopimuksen mukaisesta mallista ja suuri osa näistä merkeistä on jo vaihdettu uusiin. Pysäkkimerkit ovat maanteidemme yleisimpiä merkkejä ja niiden vaihtaminen jälleen uuteen malliin ei olisi missään tapauksessa tarkoituksenmukaista.

Kuudenneksi varaumaksi esitämme tieliikennelain merkkiä C36 Ajokaistakohtainen kielto, rajoitus tai määräys koskevaa varaumaa. HE:ssä on katsottu, että se ei tarvitsisi varaumaa, mutta juuri HE:ssä esitetyistä syistä varauma ja Suomen merkin malli voisi auttaa hahmottamaan eron sopimuksen mukaisten merkkien E-01.1, E-02.1 ja E-02.2 sekä toisaalta G-11.1 ja G11.2 välillä, missä sopimus mielestämme ei tee riittävää eroa sääntömerkkien ja opastusmerkkien välillä.

Artiklan 10 kohdassa 2 määritellään tieliikennelain liikennemerkkien B5 ja B6 mukaiset merkit ainoiksi väistämisvelvollisuutta osoittaviksi merkeiksi. Suomessa kävelykadun ja pihakadun päättyminen aiheuttavat myös sellaisenaan väistämisvelvollisuuden. Tämä on vähintään jonkinlainen ristiriita sopimuksen kanssa. Tämän osalta on mahdollisesti tarve varaumalle.

Artiklan 10 kohdassa 4 määritellään, että etuajo-oikeutetun tien päättymisen on aina ilmaistava etuajo-oikeutettu tie päättyy -liikennemerkillä. Tieliikennelaki mahdollistaa etuajo-oikeuden päättämisen suoraan väistämistä osoittavalla liikennemerkillä, joskin Väyläviraston ohjeistus edellyttää edelleen etuajo-oikeuden päättymismerkin käyttöä. Tässä on vähintään jonkinlainen ristiriita sopimustekstin kanssa ja mahdollisesti tarve varaumalle.

Artiklan 13a kohdassa 3 määritellään, että kielto- ja rajoitusmerkit ovat voimassa siitä kohdasta alkaen, johon ne on sijoitettu, siihen kohtaan saakka, johon niiden merkityksen kumoava merkki on sijoitettu, tai seuraavaan risteykseen saakka. Tämä ei Suomessa päde nopeusrajoituksille eikä ohituskielloille, jotka ovat suoraan jatkettaessa voimassa myös risteyksen jälkeen, kunnes liikennemerkillä osoitetaan uusi rajoitus tai kiellon päättymisen. Tässä on siten mahdollinen tarve varaumalle.

Artiklan 27 kohdassa 3 kuvattu väistämiskiiva edellyttää artiklan tekstin perusteella aina väistämistä osoittavan liikennemerkkin käyttöä. Tähän tulisi mielestämme tehdä vastaava varaus mikä Tanskalla on jo ennestään, että merkintää voisi käyttää myös ilman liikennemerkkiä – käytännössä siis liikennesäännön perusteella. Erityisesti pyörätieltä ajoradan yli jatkuvalla suojatiellä, missä pyöräilijä on väistämisvelvollinen ilman merkkiä ja merkintöjäkin, merkinnän käyttömahdollisuus selventäisi tilannetta pyöräilijöille.

HE:ssä peruutettaviksi esitetyistä varaumista olemme samaa mieltä.

Suomen tarvitsemat varaukset eurooppalaiseen sopimukseen

Eurooppalaiseen sopimukseen Suomen jo aiemmin tekemä yleisvaraus siitä, että kaikki yleissopimukseen tekemämme varaukset koskevat myös eurooppalaista sopimusta, lienee varmuuden vuoksi syytä pitää voimassa.

Korjattukin eurooppalaisen sopimuksen teksti sisältää edelleen määritelmän, johon Suomi tarvitsee varauksen: ”17. Yleissopimuksen liitteeseen 1, C osaan, I ja II jaksoon I jakson 3 kohta kuuluu seuraavasti: ”3. Jokaisen valtion on jätettävä pois punainen vinojuova merkeistä C-03.1–C-03.14 ja C-04.1 ja C-04.2.”” Tätä kohtaa kielto- ja varoitusmerkkien osalta koskeva Suomen varaus punaisen vinoviivan käytön mahdollistamisesta em. C-sarjan merkeissä on tärkeä ja sen voimassaolon jatkuminen on varmistettava. Samalla pyrimme osaltamme vaikuttamaan siihen, että sopimustekstiä edelleen päivitetessä tämä asia korjattaisiin eurooppalaiseen sopimukseen siten, että Suomen merkit olisivat sellaisinaan sopimuksen mukaisia eikä varaumaa enää tarvittaisi.

Yleissopimukseen esitettävään varaumaan liittyen myös eurooppalaiseen sopimukseen on tehtävä varauma paikannimikilvistä. Kohtaan ”20. Yleissopimuksen liitteeseen 1, G osaan, II jaksoon 4 kohta (”PAIKKAKUNTAKILVET”) Paikkakuntakilvissä on oltava valkoinen tai vaalea tunnus tai teksti tummalla pohjalla” on tehtävä varauma, että Suomessa paikannimikilvessä voi olla tumma tunnus tai teksti vaalealla pohjalla.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Esityksen luettavuutta parantaisi, jos suomenkielisessä käännöksessä korjattaisiin termien käännökset samoiksi, joita tieliikennelaissa käytetään tai ainakin lisättäisiin Suomessa käytössä olevat termit meille outojen käännösten yhteyteen. Joissakin kohdissa käännökset ovat suorastaan harhaanjohtavia. Esimerkiksi 2 artiklan alussa määritellään F osa ”opastuspisteiden ja palvelukohteiden opastusmerkit”, mutta 5 artiklan 1c kohdassa sama asia on kirjoitettu virheellisesti, että tiedotusmerkit jaetaan ”opastusmerkkeihin ja palvelukohteiden opastusmerkkeihin”.

HE:n kohdassa 2 ”Sopimuksen tavoitteet” toinen ja kolmas tekstikappale ovat sisällöltään lähes samat.

Kohdan 6.2 Muutokset yleissopimuksen liitteisiin alla kohdassa H lukee ”Suositeltavan reitin osoittava merkki. Yleissopimuksen merkki G-18.1 osoittaa suositeltavan reitin merkissä esitettyä tunnusta vastaavalle ajoneuvoluokalle. Vastaavaa merkkiä ei ole Suomessa käytössä.” Tämä on mielestämme virheellinen tulkinta. Suomen tieliikennelain merkki F50 vastaa tätä merkkiä ja Suomessa merkki alaversioineen mahdollistaa hyvin monen eri ajoneuvoluokan ohjaamisen erikseen.

HE:n kohdassa 10 puhutaan Digiroad-järjestelmästä. Digiroad on siirtynyt Fintraffic Tie Oy:n vastuulle vuoden 2026 alusta (Laki liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista 992/2025) .

Tieliikennelain liitteeseen 3.6 ehdotettu lisäys sinisen pohjaväriin oletusarvoisuudesta on tekstissä merkin F3 alapuolella, mutta se on tarkoitettu koskemaan kaikkia opastusmerkkejä (ei vain F3:a eikä edes vain F1-F3:a). Esitämme koko merkkien värejä koskevan tekstin siirtämistä liitteen 3.6 alkuun, jolloin liitteen tekstin ymmärtäminen helpottuu.

HE:n liitteen 1 G-merkkien kohdassa on teksti:

”Kohta N. Tietöiden tai kiertoteiden aiheuttamia poikkeusolosuhteita osoittavat merkit.

Yleissopimuksen merkin G-26.1 kuva ja määritelmä on sopusoinnussa tieliikennelain liikenteenohjauslaitteen F4.1 kanssa. Yleissopimuksen toinen G-26.1 nimellä oleva merkki ja G-26.2 merkki osoittavat kiertotien suunnan oikealle ja vasemmalle. Yleissopimuksen mukaan merkin on oltava selvästi erilainen kuin suuntaviitan G-05.2 ja siinä voi olla sen paikan nimi, jota kiertotie koskee, tai teksti ”Kiertotie” kansallisella kielellä. Suomessa merkillä F15 (kiertotien viitta) osoitetaan

kiertotien suunta. Merkissä ei ole tekstiä, mutta sen voidaan katsoa olevan sopusoinnussa yleissopimuksen määräysten kanssa.”

Tätä tekstiä esitämme täydennettäväksi maininnalla, että tieliikennelain tienviitta F13 keltapohjaisena vastaa sopimuksen merkkejä G-26.1 ja G-26.2 sisältäen viitoituskohdetekstin.

Kuistio Laura
Väylävirasto

Nuuja Katri
Väylävirasto