

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asiantuntijapyyntö HE 20/2026 vp

Kuntaliiton lausunto liikennemerkkejä- ja opasteita koskevan yleissopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi sekä laiksi tieliikennelain muuttamisesta

Kiitämme valiokuntaa mahdollisuudesta antaa lausunto asiassa.

Lainvalmistelussa on tehty Kuntaliiton ja isojen kaupunkien kanssa hyvää yhteistyötä, ja annettu mahdollisuus esittää näkemyksiä jo valmistelun aikana.

Yleissopimuksen hyväksyminen ja varauvat

Sopimusmuutosten tavoitteena on yhdenmukaistaa vuoden 1968 yleissopimus ja vuoden 1971 eurooppalainen sopimus liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden edistämiseksi. Sopimus ei velvoita sopimuspuolia ottamaan käyttöön kaikkia yleissopimuksessa määriteltäviä merkki- ja merkintätyyppejä, vaan käyttö voidaan rajata välttämättömään.

Kuntaliiton lähtökohta on, että yleissopimuksen ja tieliikennelain liikenteenohjauslaitemääritelmien mahdolliset ristiriidat katetaan varauvilla, jotta kadunpitäjät voivat noudattaa voimassa olevaa tieliikennelakia ilman merkittäviä lisämuutoksia tai -kustannuksia. Sopimusvalmistelussa on varmistettava, etteivät muutokset lisää kuntien hallinnollista tai taloudellista taakkaa eikä sopimuksen myötä tuoda laajasti uusia liikenteenohjauslaitteita katuverkolle.

Toteamme, että hallituksen esitys kattaa ne varauvat, joita Kuntaliitto piti tärkeänä lakiluonnoksesta antamassaan lausunnossa - esimerkiksi punaisen poikkiviivan käytön salliminen kielto- ja rajoitusmerkeissä, paikanimikilpien väriyhdistelmien käyttö jatkossakin sekä pyhäpäivien/sunnuntain punaisten numeroiden säilyttäminen lisäkilvessä.

Voimassa pidettävistä varauvista kunnille keskeisin on varauva linja-auto- ja raitiovaunupysäkkejä osoittavista merkeistä. Tieliikennelain uudistuksen seurauksena pysäkkimerkkien vaihtamisesta on aiheutunut kunnille miljoonaluokan kustannukset, minkä vuoksi uuden laajan vaihdon välttäminen on ensisijaista. Esityksestä ei ilmene täysin aukottomasti, edellyttävätkö aiemmat varauvat toimenpiteitä pysyäkseen voimassa sopimusten uudistuessa.



Liikenne- ja viestintäministeriöstä saamamme tiedon mukaan ministeriö tulee ilmoittamaan YK:n pääsihteerille myös niiden varaumien jatkumisesta, joita ei peruta. Pidämme tätä perusteltuna toimenpiteenä asian varmistamiseksi.

On hyvä, että Suomi ilmoittaa yleissopimukseen tekemiensä varaumien koskevan myös eurooppalaista sopimusta.

Tieliikennelain muutos ja sen kustannukset

Kannatamme lämpimästi tieliikennelain muutosta, joka mahdollistaa opasmerkkien vaihdon porrastamisen vuoteen 2039.

Kunnissa tieliikennelain toimeenpano on kesken suurten kustannusten vuoksi. Erityisesti kaupungit ovat ottaneet käyttöön lain mahdollistamia uusia ohjauskeinoja (esim. pyöräliikenteen ohjaus, kuormauspaikkojen merkitseminen, viitoitus). Kuntien suurin tyytymättömyys kohdistuu siirtymäaikoihin ja muutoksiin, joita pidetään kustannustehottomina tai joita laki edellyttää vain pienten visuaalisten muutosten vuoksi. Tiukassa kuntatalouden tilanteessa rahoitusta on kohdennettu välttämättömiin liikenteenohjauslaitteiden muutoksiin ja merkkien uusimista on tehty katu-urakoiden ja laajempien liikenteenohjaussuunnitelmien yhteydessä. Portaali viitoitus edellyttää usein myös portaaleiden uusimista taulujen koon kasvun ja painon takia, mikä voi yksittäisessä kaupungissa tai kunnassa muodostaa monimiljoonaisen kustannuserän. Siirtymäajan pidennys onkin tervetullut.

Digiroadin rajapinnat ja rahoitustarve

Hallituksen esityksen vaikutusten arvioinnissa todetaan, että kaikkien kuntien liikennemerkkitietoja ei ole Digiroadissa.

Tuomme esille, että vaikka kunnilla on velvollisuus toimittaa tiedot, alkuvuonna 2025 näin oli tehnyt vain 80/308 kunnasta. Keskeisiä syitä ovat rahoituksen ja yhteiskehittämisen puute sekä osaamis- ja resurssihaasteet. Kunnissa tietopohjan parantaminen ja digivelvoitteiden toteuttaminen edellyttävät riittävää osaamista, resursseja sekä yhdenmukaisten ja yhteentoimivien tietoratkaisujen toteuttamista. Koska liikennemerkkitiedot elävät jatkuvasti, tietojen tulee siirtyä valtakunnalliseen palveluun mahdollisimman automaattisesti. Digiroadin jatkuvan tiedonsiirron rajapinta on ollut kokeilussa vasta vuoden 2025 alusta. Yhteentoimivuuden kehittämiseen tarvitaan valtionavustusta yhteiskehittämishankkeisiin – tämä tarve korostuu liikennejärjestelmän digitaalisten tietopalveluiden lain toimeenpanossa.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna

Kehittämispäällikkö