# Liikenteenohjauslaitteet

## Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tieliikennelain (729/2018) 70 §:n 4 momentin nojalla määräyksen liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta (TRAFICOM/101313/03.04.03.00/2022), joka tuli voimaan 15.6.2022. Määräyksellä täydennettiin aikaisempaa Liikenne- ja viestintäviraston määräystä liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta (TRAFICOM/438684/03.04.03.00/2019), joka tuli voimaan samanaikaisesti uuden tieliikennelain voimaantulon kanssa 1.6.2020. Määräykseen ja sen taulukkoliitteisiin tehtiin joitakin sieltä vielä puuttuvia lisäyksiä sekä tarkennettiin sitä teknisillä yksityiskohdilla. Vuonna 2020 voimaan tulleessa määräyksessä oltiin koottu yhteen liikenteenohjauslaitteiden teknisiä ominaisuuksia koskevat määräykset ja annettu tarpeelliset tekniset määräykset liikennemerkkien, liikennevalojen ja tiemerkintöjen väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta.

Tieliikennelain 2 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan *liikenteenohjauslaitteella* tarkoitetaan liikennevaloa, liikennemerkkiä tai tiemerkintää.

Tieliikennelain 70 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annetaan tarpeelliset säännökset liikenteenohjauslaitteiden käytöstä. Valtioneuvoston asetus liikenteenohjauslaitteiden käytöstä (379/2020) annettiin 20.5.2020.

Määräyksenantovaltuus siirtyi aikoinaan Liikennevirastolta Liikenne- ja viestintävirastolle 1.1.2019 voimaan tulleen virastouudistuksen yhteydessä. Liikenteenohjauslaitteita koski tätä ennen liikenneministeriön päätös liikenteenohjauslaitteista (203/1982). Asiaan liittyvää ohjeistusta on lisäksi sisältynyt liikennemerkkien rakenteesta ja pystytyksestä annettuun Liikenneviraston ohjeeseen 20/2013 sekä yksittäisiä määräyksiä muihin Liikenneviraston ohjeisiin. Liikenne- ja viestintäviraston määräysten sisällöt vastaavat osittain liikenneministeriön päätöstä ja Liikenneviraston ohjetta. Vuonna 2020 voimaan tulleessa määräyksessä huomioitiin kuitenkin tieliikennelain uudistuksen yhteydessä tehdyt liikenteenohjausta koskevat muutokset, kuten uudet liikennemerkit.

Edellä esitettyjen uudistusten ja muutosten jälkeen tieliikennelakia muutettiin lailla tieliikennelain muuttamisesta (1040/2020), joka tuli voimaan 11.1.2021. Lailla tarkennettiin muun ohella Liikenne- ja viestintäviraston määräysvaltuutta koskevaa säännöstä.

Väylävirasto on myös antanut ja antaa jatkossa tarpeen mukaan yksityiskohtaisia, merkki- tai merkkiryhmäkohtaisia ohjeita. Väylävirasto on antanut esimerkiksi ohjeen liikennemerkkien käytöstä maanteillä 29/2023. Ohjeen mukaisesti liikenteen ohjaukseen käytetään vain tieliikennelain mukaisia liikennemerkkejä, jotta merkin viesti on aina yksiselitteinen ja ymmärrettävä. Tällaisiksi liikennemerkeiksi katsotaan myös tieliikennelain nojalla vahvistetut merkit.

Viime päivityksessä 15.6.2023 määräystä täydennettiin tekemällä määräystekstiin ja sen liitteisiin sieltä puuttuvia lisäyksiä vaihtuvasisältöisiin liikennemerkkeihin liittyen. Nämä lisäykset koskivat tarkemmin vaihtuvasisältöisten liikennemerkkien vaatimusten osalta standardin SFS-EN 12966, viimeisin versio 12966:2015 + A1:2018, soveltamista, kalvoluokan vaatimuksia ja liikennemerkin kilven pohjamateriaalia. Mitoitusten osalta lisäykset koskevat vaihtuvasisältöisten liikennemerkkien mittatoleransseja ja kirjasintyyppejä.

Määräyksen soveltamisalaa lisäksi laajennettiin saman päivityksen yhteydessä koskemaan tieliikenteen liikenteenohjauslaitteita koskevien teknisten määräysten ohella myös raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteita, joista määrätään liitteessä 17. Raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteiden osalta määräyksenantovaltuus perustuu tieliikennelain 70 §:n 5 momenttiin, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä raitiovaunuliikenteelle tarkoitetuista muista kuin tieliikennelaissa säädetyistä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista. Kyseisen liitteen 17 merkkiryhmän R liikennemerkit vahvistettiin käytännössä uusien raitioteiden tarpeisiin, jotka ovat viime vuosina laajentuneet esimerkiksi Tampereen ja Helsingin seuduille. Tällaisista uusista raitioteistä toimii esimerkkinä Helsingin *Raide-Jokeri*. Nämä raitiotiet yhdistyvät tulevaisuudessa osin kantakaupungin raitioteihin, mutta kulkevat myös osin niistä erillisinä. Uusien raitioteiden osalta määräyksessä vahvistettiin esimerkiksi nopeusrajoitusten vaihteluja ja vaihteen lähestymisnopeuksia koskevia liikennemerkkejä sekä kyseisten merkkien mitoituksia ja värejä koskevia teknisiä määräyksiä.

Suomen perustuslain (731/1999) 80 pykälän 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Perustuslain 80 pykälän yksityiskohtaisten perustelujen mukaan valtuudesta voidaan säätää vain, jos sääntelyn kohteeseen liittyy erityisiä syitä, eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällainen erityinen syy olisi 80 pykälän 2 momentin perusteluiden mukaan kyseessä lähinnä silloin, kun sääntely koskee teknisiä ja vähäisiä yksityiskohtia, eikä sääntelyyn liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Tämän ohella erityiset syyt voivat joskus edellyttää säännösten muuttamista usein ja nopeasti.[[1]](#footnote-1) Perustuslakivaliokunnan lausunnoissa erityisenä syynä on pidetty myös ammatillisia erityispiirteitä ja erityisasiantuntemusta.[[2]](#footnote-2) Oikeuskirjallisuudessa tyypillisinä esimerkkeinä teknisluontoisesta sääntelystä on pidetty muun muassa rakentamisen teknisiä määräyksiä ja rautatiejärjestelmän opasteita.[[3]](#footnote-3)

Tällä määräyksellä vahvistettavat raitiovaunuliikenteen liikennemerkit täydentävät tieliikennelaissa säädettyjä liikenteenohjauslaitteita, eivätkä ne sulje pois muiden tarvittavien liikenteenohjauslaitteiden ja opasteiden, kuten liikennevalojen, käyttöä.

Raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteista ei ole tällä hetkellä sitovia kansainvälisiä määräyksiä tai Euroopan unionin harmonisoitua sääntelyä. Raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteita koskeva sääntely kuuluu tällä hetkellä pääasiassa kansallisen soveltamisalan piiriin. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä otetaan kuitenkin soveltuvin osin huomioon esimerkiksi EN standardit myös raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteiden osalta. Raitiovaunuliikenteen liikennemerkkejä koskevassa määräyksen liitteessä 17 on hyödynnetty soveltuvin osin saksalaisen asetuksen raitiovaunujen rakentamisesta ja käytöstä (Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen, BOstrab) liitteen 4 mukaisia raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteita. Vaihteen lähestymismerkit R26 ja R27 on sovellettu Itävallan raitiotieasetuksen (Straßenbahnverordnung 1999) liitteen 2 liikennemerkeistä G1a ja G2a. Työmaa-alueiden alkamista ja päättymistä osoittavat liikennemerkit työmaa-alue R24 ja työmaa-alue päättyy R25 ovat lähes vastaavia kyseisten ruotsalaisten merkkien kanssa.[[4]](#footnote-4)

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi antanut kaupunkiraideliikenteen toimijoille erillisen kaupunkiraideliikennemääräyksen (TRAFICOM/52247/03.04.02.00/2023), jossa määrätään muun muassa kaupunkiraideliikenteen turvallisuustavoitteisiin, turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja toimintavarmuuteen liittyen.

Edellä esitettyjen päivitysten ohella määräyksen liitteisiin tehtiin 15.6.2023 vähäisiä teknisluonteisia lisäyksiä ja muutoksia myös muiden tieliikennemerkkien teknisten yksityiskohtien, kuten mitoituskuvien, osalta.

Nyt tehtävällä päivityksellä määräyksen liitteitä on tarkoitus tarkentaa teknisillä yksityiskohdilla ja täydennyksillä, joita kuvataan tarkemmin tämän perustelumuistion yksityiskohtaisissa perusteluissa. Tämän lisäksi määräyksen otsikkoa selvennetään, jotta se kuvaisi paremmin määräyksen soveltamisalaa, määräyksen sisältäessä nykyisin tieliikenteen ohjauslaitteita koskevien teknisten määräysten ohella myös raitiovaunuliikenteelle tarkoitettuja liikennemerkkejä. Määräystekstiin tehdään lisäksi päivityksiä liikenteenohjauslaitteita koskevien standardien uusimpien versioiden osalta.

## Asiaan liittyviä muita määräyksiä ja säädöksiä

Kielilain (423/2003) 33 §:n 1 momentissa säädetään kilvistä ja paikannimistä sekä julkisesta liikenteestä muun muassa, että viranomaisten kaksikielisessä kunnassa asettamien kilpien, liikennemerkkien ja muiden yleisölle suunnattujen vastaavien opasteiden tekstien on oltava suomen- ja ruotsinkielisiä, jollei kansainvälisen käytännön mukaisesti käytetä pelkästään vierasta kieltä tai jollei ole kysymys yksikielisestä toimintayksiköstä. Saamen kielestä kielilain 8 §:ssä säädetään, että saamen kielen käyttämisestä viranomaisissa ja julkiselle vallalle kuuluvaa tehtävää muutoinkin hoidettaessa säädetään erikseen.

Saamen kielilain (1086/2003) 3 §:ssä saamen kielellä tarkoitetaan inarinsaamen, koltansaamen tai pohjoissaamen kieltä käytetystä kielestä tai pääasiallisesta kohderyhmästä riippuen. Edelleen pykälässä saamelaisten kotiseutualueella tarkoitetaan saamelaiskäräjistä annetun lain (974/1995) 4 §:ssä tarkoitettua saamelaisten kotiseutualuetta. Saamelaisten kotiseutualueella tarkoitetaan tässä pykälässä Enontekiön, Inarin ja Utsjoen kuntien alueita sekä Sodankylän kunnassa sijaitsevaa Lapin paliskunnan aluetta. Saamen kielilain 8 §:n 2 momentissa säädetään muun muassa, että viranomaisen ilmoitukset, kuulutukset ja julkipanot sekä muut yleisölle annettavat tiedotteet sekä opasteet on saamelaisten kotiseutualueella laadittava ja annettava myös saamen kielellä. Pykälän 4 momentin mukaan ne on annettava myös saamen kielellä, milloin ne pääosin koskevat saamelaisia tai milloin siihen muuten on erityistä syytä. Saamen kielilain 26 §:ssä säädetään lisäksi, että saamelaiskäräjillä on saamen kielen toimisto, jonka tulee sijaita saamelaisten kotiseutualueella.

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä ei määrätä liikenteenohjauslaitteiden käytöstä, vaan edellä esitetyn mukaisesti liikenteenohjauslaitteiden käytöstä säädetään tieliikennelaissa ja valtioneuvoston liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annetussa asetuksessa. Se mitä lausutaan liikenteenohjauslaitteiden käytöstä, koskee myös esimerkiksi nopeusrajoitusten asettamista. Lisäksi tieliikennelain 71 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan liikenteenohjauslaitteen asettaa kadulle ja muulle kunnan hallinnoimalle tielle kunta. Kyseisen lainkohdan yksityiskohtaisten perustelujen mukaan kunta päättää liikenteenohjauslaitteen asettamisesta esimerkiksi torille, pysäköintialueelle tai muulle yleisesti käytetylle kunnan hallinnoimalle tielle.[[5]](#footnote-5)

Saman lain 71 pykälän 4 momentin mukaan Poliisi tai se, jolla on oikeus asettaa liikenteenohjauslaite, saa myös poistaa lain vastaisesti asetetun liikenteenohjauslaitteen. Poliisi valvoo tieliikennelain 181 pykälän mukaan lain noudattamista.

## Määräyksen valmistelu

Määräykseen tehtävät päivitykset on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyksen valmistelussa on tehty yhteistyötä Väyläviraston kanssa. Määräyksen kaikki liitteet sekä niiden tekniset mitoituspiirustukset on valmisteltu pääosin ostopalveluna.

Määräyshankkeen aloittamisesta, lausuntokierroksesta ja määräyksen antamisesta viestitään Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Tämän lisäksi keskeisimpiä tieliikenteen ja kaupunkiraideliikenteen sidosryhmiä tiedotetaan erikseen määräyshankkeen valmistelun vaiheista sähköpostitse.

Määräysluonnos ja valmis määräys on ilmoitettu Euroopan komissiolle teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 (ent. 98/34/EY) mukaisesti. Ilmoitusmenettelyssä ei saapunut määräyksestä huomautuksia tai kommentteja.

Määräysluonnos lähetettiin ulkoiselle lausuntokierrokselle 25.9.2024, siten että lausuntoaika päättyi 6.11.2024. Lausuntopyyntö julkaistiin osoitteessa lausuntopalvelu.fi ja Liikenne- ja viestintäviraston internetsivuilla. Lisäksi keskeisimmiksi tunnistettuja tieliikenteen ja raitioliikenteen sidosryhmiä tiedotettiin erikseen sähköpostitse.

## Lausuntopalaute

Määräykseen tuli sidosryhmiltä lausuntoja seuraavasti:

## Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Määräykseen tehtävät muutokset ovat tieliikenteen liikenteenohjauslaitteiden värien, rakenteen ja mitoitusten osalta lähinnä vähäisiä ja teknisluonteisia. Muutosten vaikutukset asiakkaiden toimintaan johtuvat määräyspäivityksen myötä toteutetuista liikenteenohjauslaitteisiin tehtävistä teknisistä uudistuksista. Raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteiden osalta määräykseen on yhden korjauksen lisäksi tarkoitus esittää neljää uutta liikennemerkkiä, joita tarkennetaan tämän perustelumuistion yksityiskohtaisissa perusteluissa ja määräyksen liitteessä 17.

Määräyksellä on vähäisiä vaikutuksia liikenteenohjauslaitteiden valmistajien ja liikenteenohjauksen suunnittelua harjoittavien yritysten toimintaan, joiden on valmistettava tuotteensa päivitetyn määräyksen vaatimusten mukaisesti. Uudenlaisiin liikenteenohjauslaitteisiin siirtymisestä voi seurata vähäisiä kustannuksia.

Määräys vaikuttaa viranomaisten toimintaan siten, että kaikkien Suomen tienpitäjien tulee toimia tehtävässään määräyksen päivitettyjen vaatimusten mukaisesti.

Liikennemerkit, liikennevalot ja tiemerkinnät ohjaavat vakiintuneesti liikennettä. Valtakunnallisesti yhdenmukaistetuilla liikenteenohjauslaitteilla arvioidaan olevan yhteys liikenneturvallisuuteen, johon määräyksellä pyritään vaikuttamaan. Määräyksen on myös tarkoitus selkeyttää toimintaympäristöä. Lisäksi esimerkiksi raitiovaunuliikenteen kuljettajien liikkuvuus maan ja eri organisaatioiden välillä helpottuu, kun raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteet eivät vaihtele kunnista riippuen, minkä arvioidaan toisaalta myös edistävän liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Määräyksen teknisillä vaatimuksilla vaikutetaan osaltaan liikenteenohjauslaitteiden havaittavuuteen tienkäyttäjille. Liikenteenohjauslaitteiden oikea-aikainen havaitseminen on yksi turvallisen liikennekäyttäytymisen edellytys.

Määräyksellä ei arvioida olevan vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen eikä tasa-arvoon.

## Yksityiskohtaiset perustelut

## 1 Määräyksen soveltamisala

Määräyksen soveltamisalaa laajennettiin viime päivityksen yhteydessä 15.6.2023 koskemaan muiden liikenteenohjauslaitteiden lisäksi raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteita.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tällä määräyksellä tieliikennelain (729/2018) 70 §:n 4 momentin nojalla tarkemmat määräykset liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta. Virasto vahvistaa lisäksi saman lain 70 §:n 5 momentin nojalla raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteita sekä niiden mitoitusta ja värejä koskevat määräykset määräyksen liitteessä 17.

## 3 Liikennemerkit

## 3.1 Tieliikennelain mukaisten liikennemerkkien rakennetta koskevat yleiset vaatimukset

Määräykseen 15.6.2023 tehdyn päivityksen yhteydessä kohdan 3.1.1 Standardin soveltamisen alle lisättiin uusi kohta vaihtuvasisältöisten liikennemerkkien vaatimuksiin liittyen. Kohdassa määrätään, että vaihtuvasisältöisten liikennemerkkien tulee täyttää standardin SFS-EN 12966 vaatimukset tienpitäjän määrittelemässä laajuudessa.

Standardin SFS-EN 12966 viimeisin versio 12966:2015 + A1:2018 ei ole harmonisoitu, ja näin ollen sitä noudatetaan vain siltä osin, kun se ei ole ristiriidassa harmonisoidun standardin kanssa.

CE-merkintää ei voida antaa tällä hetkellä kuin SFS-EN 12966-1:2005 +A1:2009 kanssa, joka on harmonisoitu versio.

Määräyksen kohdan 3.1.2 Kalvoluokan vaatimukset alle lisättiin uusi kohta vaihtuvasisältöisten liikennemerkkien vaatimuksiin liittyen. Kohdassa määrätään, että kalvoluokan vaatimukset koskevat myös vaihtuvasisältöistä liikennemerkkiä, jos vaihtuvuus on toteutettu mekaanisesti (esimerkiksi prismamerkki) tai liikennemerkki on sisältä valaistu (valolaatikko). Kalvoluokan vaatimukset eivät koske itsevalaisevalla tekniikalla toteutettua vaihtuvasisältöistä liikennemerkkiä (esimerkiksi LED-merkki).

Määräyksen kohdan 3.1.3 Liikennemerkin kilven pohjamateriaali alle lisättiin uusi kohta vaihtuvasisältöisten liikennemerkkien vaatimuksiin liittyen. Kohdassa määrätään, että vaihtuvasisältöisessä liikennemerkissä, joka on toteutettu itsevalaisevalla tekniikalla (esimerkiksi LED-merkki), merkkipinnan ulkopuolisen osuuden tulee olla mattamusta.

## 3.2 Tieliikennelain mukaisten liikennemerkkien mitoitus

Määräykseen 15.6.2023 tehdyn päivityksen yhteydessä kohdan 3.2.2 Liikennemerkkien mittatoleranssit alle lisättiin uusi kohta vaihtuvasisältöisiin liikennemerkkien mitoitukseen liittyen. Kohdassa määrätään, että vaihtuvasisältöisessä liikennemerkissä tienpitäjä voi hyväksyä merkkipinnalle edellä mainittua suuremman toleranssin ylöspäin, jos se esimerkiksi näyttöteknisistä syistä on perusteltua. Vaihtuvasisältöisessä liikennemerkissä myös merkkipinnan ulkopuolelle jäävä toleranssiosuus voi olla suurempi ja itsevalaisevassa merkissä (esimerkiksi LED-merkki) näyttöalue saa olla eri muotoinen kuin merkin merkkipinta (esimerkiksi pyöreä tai kolmion muotoinen merkki voidaan tehdä nelikulmion muotoiseen näyttöön).

Määräyksen kohdan 3.2.3 Liikennemerkkien kirjasin ja kirjainvälit alle lisättiin uusi kohta vaihtuvasisältöisiin liikennemerkkien mitoitukseen liittyen. Kohdassa määrätään, että kirjasintyyppivaatimus koskee myös mekaanisesti toteutettua vaihtuvasisältöistä liikennemerkkiä. Itsevalaisevalla tekniikalla toteutetun liikennemerkin kirjasintyypin tulee olla näyttötekniikasta riippuen mahdollisimman lähellä liikennemerkkikirjasintyyppiä.

## 6. Raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteet

## 6.1 Tieliikennelain 70 §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä vahvistetut merkkiryhmän R liikennemerkit

Määräykseen lisätään liitteen 17 lisäksi oma yleinen määräyksensä koskien Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä vahvistettuja muita kuin tieliikennelaissa säädettyjä raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteita, jotka ovat pääsääntöisesti liikennemerkkejä.

Kuitenkin määräyksen liite 17 sisältää kyseisen merkkiryhmän R liikennemerkit sekä merkkien värit ja mitoituspiirustukset. Määräyksen kohta 6.1 sisältää myös viittauksen määräyksen liitteeseen 17.

Lisäksi määräyksen liitteeseen 17 lisätään nyt tehtävän päivityksen yhteydessä neljä uutta raitiovaunuliikenteen ohjauslaitetta, joita ovat seislevyä koskeva R30, vaihteen lähestymisen tavoitenopeutta koskeva R31, vaihteen rajamerkkiä (maalaus kiskossa) koskeva R28 ja vaihteen rajamerkkiä (raiteen viereen asennettava paalu) koskeva R29 liikennemerkki. Tämän lisäksi liikennemerkkiin R5 Pakollinen pysähtyminen tehdään värejä koskeva korjaus.

Määräyksen raitiovaunuliikenteen ohjauslaitteita koskevassa liitteessä 17 liikennemerkit työmaa-alue R24 ja työmaa-alue päättyy R25 on tarkoitettu käytettäviksi silloin, kun raitiovaunulinja ei kulje tieliikennelain tarkoittamalla tiellä. Tieliikennelain liitteessä 3.1 on säädetty tietyötä koskevasta liikennemerkistä A11 Tietyö, joka on tarkoitettu käytettäväksi katualueella. Määräyksen liitteessä 2 määrätään kyseisen merkin teknisistä vaatimuksista.

## Määräyksen liitteet

Määräyksen liitteitä tarkennetaan teknisillä yksityiskohdilla ja täydennetään sieltä puuttuvilla teknisillä määräyksillä.

Liitteeseen 4 Tieliikennelain merkkiryhmän C liikennemerkkien mitoitus, kielto- ja rajoitusmerkkien osalta tehdään useita täydennyksiä ja korjauksia liittyen ajoneuvoyhdistelmän suurimpaan sallittuun massaan sekä korjauksia liittyen nopeusrajoituksiin.

Liitteeseen 7 Tieliikennelain merkkiryhmän F liikennemerkkien mitoitus opastusmerkkien osalta tehdään useampia liitteessä esitettyjä korjauksia ja täydennyksiä.

Liitteeseen 8 Tieliikennelain merkkiryhmän G liikennemerkkien mitoitus palvelukohteiden opastusmerkkien osalta tehdään täydennys liittyen lisäkilpien H1 mitoittamiseen palvelukohteen opastustaulussa.

Liitteeseen 9 Tieliikennelain merkkiryhmän H liikennemerkkien mitoitus H lisäkilpien osalta tehdään useampia korjauksia ja täydennyksiä.

Liitteeseen 17 Tieliikennelain 70 §:n 5 momentin nojalla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä vahvistetut merkkiryhmän R liikennemerkit ja mitoitus osalta otsikkoa täsmennetään, jotta se kuvaisi paremmin kyseisen liitteen sisältöä.

## Määräyksen voimaantulo

Määräyksen kohdassa 6 määrätään määräyksen voimaantulon ajankohdasta.

Määräyksen arvioidaan tulevan voimaan x.11.2024.

## Määräyksen viestiminen

Valmis määräys julkaistaan finlex.fi-verkkopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräyskokoelmassa ja internetsivuilla. Sidosryhmiä tiedotetaan lisäksi erikseen sähköpostitse.

**Siirtymämääräys ja soveltaminen**

Määräykseen sovelletaan kuuden vuoden siirtymäaikaa siten, että määräyksessä esitettyjen liikenteenohjauslaitteiden tulee olla määräyksen vaatimusten mukaisia kuuden vuoden kuluttua sen voimaantulosta.

1. Hallituksen esitys Eduskunnalle uudeksi Suomen Hallitusmuodoksi HE1/1998 vp. [↑](#footnote-ref-1)
2. PeVL 16/2009 vp, s. 4; PeVL 34/2012 vp, s. 3. [↑](#footnote-ref-2)
3. Hautamäki, Veli-Pekka: Normihierarkian joustavuudesta. Teoksessa Juhlajulkaisu Mikael Hidén. Helsinki 2009, s. 184. [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/vagmarken/varningsmarken/varning-for-vagarbete/> ja <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/vagmarken/varningsmarken/slut-pa-stracka-med-vagarbete/>. [↑](#footnote-ref-4)
5. Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi HE 180/2017 vp. [↑](#footnote-ref-5)