



Liikenne- ja viestintäministeriö / kirjaamo@lvm.fi
LVM / Liikenneneuvos Kimmo Kiiski
Trafi / Erityisasiantuntija Juhani Puurunen

Viite: Lausuntopyyntö 15.02.2017 LVM/417/03/2013
Neuvottelu 30.5.2017 Trafi
Puhelinkeskustelu Kimmo Kiiski, LVM / Pertti Lindberg ET

Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Energiateollisuus ry sai tietää otsikossa mainitusta lausuntopyynnöstä, lakiehdotuksista ja niihin liittyvistä säädösehdotuksista 30.5.2017 Trafina kanssa käydyissä keskusteluissa. Hyvähenkisessä keskustelussa käytiin läpi erikoiskuljetuksiin ja hinattaviin kaapelivaunuihin liittyviä Trafina määräyslunnonksia. Keskustelussa tuli ilmi, että tielainsäädäntöön suunnitellut säädösmuutokset muuttaisivat nykyisiä vuosia käytössä olleita hinattaviin laitteisiin liittyviä käytäntöjä huomattavasti ja johtaisivat erittäin vaikeaan käytännön tilanteeseen sähköverkkojen rakentamisen kannalta. Yhdessä todettiin, että on tarpeen nopeasti selvittää tilanteeseen vaikuttavat seikat. Onneksi asia tuli esille ennen lakiehdotuksia koskevien lausuntojen lopullista tarkastelua, joten säädökset on vielä mahdollista korjata ennen eduskuntakäsittelyä.

Energiateollisuus kiittää mahdollisuudesta kommentoida ja keskustella vielä tässä vaiheessa hinattavia laitteita ja niiden käyttöä koskevista kysymyksistä, jotka liittyvät sähkö- ja viestintäverkkojen rakentamisen menettelyihin.

SÄHKÖVERKKOJEN RAKENTAMISTILANNE

Syyskuun alussa 2013 tuli voimaan uusittu sähkömarkkinalaki, joka edellyttää sähkötoimituksen luotettavuuden selkeää parantamista 2028 mennessä. Tämän vuoksi erityisesti maankunnalliset sähköverkkoyhtiöt ovat aloittaneet suuret investoinnit ilmajohtojen korvaamiseksi maakaapeleilla. Nyt on käynnissä erityisesti maaseututajajamien mutta myös muiden haja-asutusalueiden kaapelointi. Kaapelit pyritään sijoittamaan mahdollisuuksien mukaan maanteiden varteen. Kaapelit kuljetetaan asennuspaikoille ja levitetään kaivantoihin hinattavilla kaapelivaunuilla. Kaapelivaunut kaapelikeloiheen ovat raskasrakenteisia jarruttomia hinattavia laitteita, joita ei ole ennen vuotta 2015 tarvinnut rekisteriöidä tai katsastaa. Vaunuja vedetään yleensä nelivetoisilla maastokuorma-autoilla tai tavanomaisilla kuorma-autoilla, joissa voidaan samalla kuljettaa työvälineitä ja lisäkaapelikeloja. Kaapelivaunujen lastaus tapahtuu sopivilla varasto- ja varikkoalueilla, joilla kaalikelojen nostaminen kaapelivaunuun on turvallista työntekijöiden ja ulkopuolisten henkilöiden kannalta. Varastoalueille kaapelikelat toimitetaan etukäteen kuorma-autoilla. Ei ole tiedossa, että viime vuosien aikana kaapelikelojen lastaus-, kuljetus- ja asennustöissä olisi sattunut vakavia tapaturmia tai liikenneonnettomuuksia, jotka olisivat johtuneet vaunujen jarruttomuudesta tai kuorma-autojen käytöstä vetolaitteina.

KAAPELIVAUNUJEN RAKENNE JA KÄYTTÖ

Lähes kaikki nyt käytössä olevat kaapelivaunut muutamia uusimpia lukuun ottamatta ovat jarruttomia ja painavat kaapelikeloiheen suurimmillaan 10000 - 15000 kg. Kaapelivaunujen määrä ei ole tarkasti tiedossa, mutta niitä arvioidaan olevan useista sadoista pariin tuhanteen.

Vaunut ovat vankkarakenteisia ja kestäviä. Koko vaunukannan uusiminen nopeassa aikataulussa aiheuttaisi erittäin suuret kustannukset verkostourakoitsijoille, töiden tilaajina oleville verkkoyhtiöille ja tätä koko yhteiskunnalle.

Vanhon kaapelivaunun varustaminen ilmakäyttöisillä ABS-jarruilla ei ole käytännössä teknisesti tarkoituksenmukaista ja mahdollista. Uusien kaapelivaunun rakentaminen kyseisen kaltaisilla jarrujärjestelmillä on teknisesti mahdollista. Kuitenkaan yleisesti vetokäytössä olevissa nelivetoisissa maastokuorma-autoissa ei ole sellaisia jarrujärjestelmiä, joihin voitaisiin kytkeä ilmajarrujärjestelmillä varustettuja perävaunuja. Vaikeissa työmaaolosuhteissa ja usein pakkasessa ilmajarrujen toimintakyky ja kunnossa pysyminen on myös osoittautunut ongelmalliseksi.

Kaapelivaunuja on aikaisemmin pidetty yleisesti hinattavina työkoneina eikä perävaunuina. Aikaisemmin ne vakuutettiin työkoneina. Voimaan tulleet säädökset ovat edellyttäneet hinattavienkin laitteiden rekisteröintiä ja liikennevakuuttamista 2015 mennessä, jolloin ne on teknisesti rekisteröity perävaunuluokkaan. Uusia vaunuja myydään edelleen sekä jarruttomina että jarrullisina. Ilmajarrullisia vaunuja voidaan vetää vain vastaavilla järjestelmillä varustetuilla kuorma-autoilla.

Nyt on myös ilmennyt, että kuorma-autojen rakennetta ja käyttöä koskevia säädöksiä ollaan tulkitsemassa siten, että ne edellyttäisivät valmistajan erillistä hyväksymistä yli 750 kg:n ja jarruttomien hinattavien laitteiden vetämiseen liikennekäytössä. Liikennekäytöksi ollaan tulkitsemassa myös maantien kautta tapahtuvia kaapelivaunun siirtoja varikkoalueelta kaapelien asennuspaikoille. Kaapelien asennus maanteiden varrelle tapahtuu vetämällä vaunua maantiealuetta pitkin.

Esillä olevan lakiluonnoksen 152 §:n perusteluissa on esitetty, että eräiden vanhojen säädösten poistamisella estettäisiin vanhojen kuorma-autojen käyttö yli 750 kg:n jarruttomien hinattavien laitteiden vetämiseen. Ongelma on kuitenkin käytännössä paljon isompi ja koskee myös uusien kuorma-autojen käyttöä vaunun vetämiseen. Uusienkaan kuorma-autojen valmistajat eivät ole saatujen tietojen mukaan hyväksyttäneet niitä kyseiseen käyttöön.

Nämä tulkinnat ovat tulleet täytenä yllätyksenä verkostourakoitsijoille, verkkoyhtiöille ja viestintäyhtiöille. Mainittujen tulkintojen noudattaminen johtaisi käytännössä sekä sähköverkkojen että laajakaistaverkkojen rakentamisen lähes täydelliseen keskeytymiseen, mikä olisi näitä koskevan lainsäädännön kannalta erittäin vaikea tilanne. Ongelmaan on löydettävä käytännön kannalta kohtuullinen ja toimiva kansallinen ratkaisu riittävän pitkällä siirtymäajalla.

MAHDOLLISET RATKAISUT

Periaatteessa jarruttomia kaapelivaunuja voitaisiin ilmeisesti vetää käyttöön hyväksytyillä traktoreilla, jollainen yksi malli ilmeisesti löytyy yhdeltä traktorivalmistajalta. Tällaisen traktorin hinta on arviolta 100000 - 200000 euroa. Traktoria käytettäessä menetettäisiin tarvikkeiden ja lisäkaapelien kuljetusmahdollisuus. Lisäksi tarvittaisiin erilliset nosturit kaapelikelojen lastaamiseen työmailla ja varikkoalueilla. Taajama-alueilla traktorien käyttö ei käytännössä ole mahdollista. Traktorin käyttö maantiealueilla vaunun vetämiseen ei paranna käytännössä tie- tai työturvallisuutta millään tavalla.

Jarruttomien kaapelivaunun käytön jatkaminen ja vetäminen kuorma-autoilla on tällä hetkellä ainoa käytännön mahdollisuus, jolla voidaan turvata sähköverkkojen ja viestintäverkkojen rakentaminen niitä koskevan lainsäädännön ja yhteiskunnan tavoitteiden mukaisesti.

Kyseessä on rajoitettu työmaakäyttö eikä yleinen maantie- tai rahtiliikenne, vaikka työmaat liittyvät usein maanteihin tai niiden läheisyyteen. Kaapelivaunun siirto varastoalueelta tapahtuu rajoitetulla, käytännössä enintään 60 km/h nopeudella kohtuullisen matkan päästä vaikkakin tietä ja tiealueita pitkin. Rahtiliikenteeksi katsottava kaapelikelojen pitkämatkainen kuljetus

maahantuojilta tai valmistajilta varastoalueille tapahtuu jo nyt normaalina kuorma-autoliikenteenä.

YHTEENVETO

Lakiuudistuksen tavoitteena on sääntelyn purku ja selkeyttäminen. Kaapelikelojen lastaus-, kuljetus- ja asennustöissä ei ole sattunut vakavia tapaturmia tai liikenneonnettomuuksia, jotka olisivat johtuneet vaunujen jarruttomuudesta tai kuorma-autojen käytöstä vetolaitteina.

Vanha kaapelivaunukalusto on edelleen teknisesti käyttökelpoista ja pitkäikäistä. Niiden käyttö on tarpeellista sekä sähkö- että viestintäverkkojen rakentamiselle asetettujen lakisääteisten tavoitteiden saavuttamisen vuoksi.

On selvitettävä, miten edellä kuvattu nykyinen käytäntö ja kaapelivaunujen työmaakäyttö voidaan ottaa huomioon esillä olevan tielainsäädännön uudistuksessa. Kysymys ei ole varsinaisesta maantie- eikä rahtiliikenteestä. Lakiteksti perusteluineen on tarpeen muotoilla siten, että verkonrakennustyö on mahdollista tehdä lain vaatimusten mukaisesti vakiintunein toimintatavoin. Työmaakäytössä on tarkoituksen mukaista korostaa myös toiminnan harjoittajien omaa riskien arviointia, harkintaa ja vastuuta, jolla turvallisuustaso voidaan säilyttää korkealla tasolla.

Kuorma-autojen käytöstä on tarpeen keskustella autojen valmistajien edustajien kanssa. Trafi onkin järjestämässä tapaamista 21.8.2017 Autontuojat ry:n kanssa, johon tilaisuuteen Energiateollisuus ry:n ja verkkoyhtiöitten edustajat mielellään osallistuvat. On erittäin tärkeää selvittää, miten ja kenen riskillä ja vastuulla kyseisiä töitä voidaan edelleen tehdä. Asian pitää olla mahdollisimman selkeä kaikkien osapuolien kannalta.

Mikäli kaapelivaunujen rakenteelle kuitenkin on tarpeen asettaa jarruja koskevia vaatimuksia, myös kaapelivaunujen rakentajien kanssa tulisi käydä keskustelua, onnistuuko vaatimusten toteuttaminen käytännössä tarkoituksenmukaisella tavalla. Lisäksi rakenteellisten vaatimusten voimaantulolle on asetettava riittävän pitkä siirtymäaika.

Koska asia koskee myös viestintäverkkojen rakentamista, olemme kertoneet asiasta Ficom ry:n lakimiehelle Marko Lahtiselle (puh. 040 7080603, marko.lahtinen@ficom.fi), joka tarvittaessa antaa lisätietoja viestintäverkkojen näkökulmasta.

Energiateollisuus ry:n, verkonrakennusyhtiöitten ja sähköverkonhaltijoiden edustajat ovat valmiita jatkamaan rakentavia keskusteluja liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston Trafín ja muiden osapuolien kanssa kaikkia osapuolia tyydyttävän ja turvallisen ratkaisun löytämiseksi. Yhteyshenkilönä Energiateollisuus ry:ssä toimii johtava asiantuntija Pertti Lindberg (puh. 050 5900529, pertti.lindberg@energia.fi).

Ystävällisin terveisin

Energiateollisuus ry

Pertti Lindberg
Johtava asiantuntija
Palveluntuotanto