Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi
erik.asplund@lvm.fi

**Vapo Oy:n lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta**

Vapo Oy kiittää mahdollisuudesta antaa asiassa lausunto ja haluaa todeta seuraavaa:

Vapo Oy näkee mittojen ja massojen kasvattamisen mahdollisuutena parantaa bioenergian- ja metsätalouden kuljetusten kilpailukykyä. Pitkien etäisyyksien maassa kuljetusmatkat ovat väistämättä pitkät, koska maa- ja metsätalouden tuotantoa on koko maassa. Kuljetuskustannusten alentaminen tukee tuotantomahdollisuuksia myös kaukana jalostavasta teollisuudesta. Siksi on tärkeää, että sekä yhdistelmien mittoja ja myöhemmin myös painoja kasvatetaan koko tieverkon alueella kaikkialla Suomessa, tarvittaessa massojen osalta vaiheittain.

Tässä yhteydessä korostaaksemme kaiken tieverkoston saamista HCT kuljetusten piiriin niin mittojen kuin kasvavien painojen osalta haluaisimme kommentoida joitakin yksityiskohtia 14.2. pidetystä HCT seminaarista:

* J Peura, Liikennevirasto:
	+ ”Hakkeen kuljetukset ovat pääasiassa tuotantolaitosten välisiä kuljetuksia”.
	+ Otsikko Kiinteät polttoaineet, ”Kuljetusmäärät 2016: tie 11,7 milj. t, kivihiiltä tuodaan rautateitse pieniä määriä.” … ja edelleen… ” Turvekuljetuksissa lähtöpaikan infrastruktuuri voi rajoittaa käyttöpotentiaalia.”
		- Edellä ei ole huomioitu polttoaineeksi käytettävää metsähaketta, vaan esityksessä käytetty sana ”hake” viitannee selluhakkeeseen: Polttoaineeksi käytettävän metsähakkeen kuljetukset lähtevät poikkeuksetta joko metsävarastoista tai terminaaleista. Metsähakkeen kokonaisvolyymi oli n 8 miljoonaa kiintokuutiometriä eli noin 20 miljoonaa irtokuutiometriä v. 2016. Tämä vastaa 100.000 HCT ajoneuvokuormaa. Valtakunnallisten metsäenergiaa koskevan politiikkaskenaarion mukaan määrän voisi kaksinkertaistua vuoteen 2030 mennessä, jolloin vuosisuorite olisi 40 milj. irtokuutiometriä eli 12-14 milj. tonnia. Kuormakohtaisen kasvupotentiaalin (min. 8 tonnia) saavuttaminen edellyttäisi vähintään 84 tonnin ajoneuvokuorman sallimista. Metsäautoteiltä hake toimitettaisiin nuppien kaseteilla perustieverkoston ääreen perävaunuun siirrettäväksi, kuten nykyisin puutavara-autotkin toimivat.
		- Energia-, ympäristö ja kasvuturpeen osalta suoterminaalit lähes poikkeuksetta kykenevät hyödyntämään HCT-ajoneuvojen mittoja ja nykyistä suurempia painoja. Turvekuljetusten maantiekuljetusten nykysuorite on 15-20 milj. irtokuutiometriä eli noin 5-7 miljoonaa tonnia. Kuormakoko pitäisi voida kasvattaa HCT-ajoneuvoissa vähintään 84 tonniin edellyttäen, että tämä kantavuus sallitaan kaikilla tieverkoilla.
* J Peura, Liikennevirasto: ”Lyhyillä alle 100 km matkoilla HCT-ajoneuvoilla arvioidaan olevan käyttöpotentiaalia erityisesti raakapuun, hakkeen ja purun, soran ja hiekan, metsäteollisuuden tuotteiden sekä kiinteisiin polttoaineisiin kuuluvan kivihiilen kuljetuksissa.”
	+ - Listasta puuttuu metsähake ja turvetuotteet

Edellä todettuun viitaten haluamme muistuttaa, että suurempien mittojen kuljetuksia ei voida ajatella vain suurten kaupunkien ja tehtaiden välisinä runkolinjoina, vaan esimerkiksi biotalouden kuljetusvirrat lähtevät aina alemmalta tieverkolta. Ajoneuvojen nykyistä suuremmat pituudet ovat siten tärkeitä biopolttoaineiden ja turpeen kuljettamisen tehostamisessa. Tämän vuoksi myös esim. Duo2 yhdistelmien perävaunujen ristiinkytkentäominaisuus on tärkeä. Kivihiilen korvautuessa biopolttoaineilla suuremmat ajoneuvokohtaiset volyymit edellyttävät autojen tilavuuksien ja myöhemmin erityisesti kokonaismassojen nostamista. Massoihin liittyen yhdymme lausunnossamme etujärjestömme Metsäteollisuus ry:n lausuntoon koskien asetusluonnoksen 23§ 6. momenttia.

Vapo Oy yhtyy Koneyrittäjien liiton antamaan lausuntoon, jossa asetuksen 27 § 1 momentti on nostettu esiin ja esitetään traktorin ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän enimmäispituuden kasvattamista 16,5 metristä 20,75 metriin. Muutos on perusteltu mm. metsässä tapahtuvaan haketukseen liittyvissä kuljetuksissa.

Pidämme tärkeänä, ettei entistä suurempien rekkojen tieinfraan tarvittavia lisäpanostuksia oteta tienpidon nykyisistä resursseista eikä korjausvelan vähentämisen jatkamista vaaranneta. Entistä suurempien rekkojen pääväylien siltoihin, risteyksiin ym. edellyttämien sinänsä välttämättömien parannustoimien rahoitus on löydyttävä muualta.

Kunnioittaen,

Vapo Oy

Matti Hyvönen

logistiikkajohtaja