Liikenne- ja viestintäministeriö

Erik Asplund, erik.asplund@lvm.fi

kirjaamo@lvm.fi

Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Kuntaliitolta lausuntoa ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta. Asetusehdotuksessa esitetään muutettavaksi eräiden ETA-valtiossa rekisteröityjen tai käyttöönotettujen ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia tiellä sallittuja pituuksia. Lisäksi asetusehdotuksessa esitetään sallittavaksi tiellä käytettäväksi uudentyyppisiä, nykyisistä poikkeavia ajoneuvoyhdistelmiä.

**Asetuksen valmistelu**

Kuntaliitto pitää sinänsä asian selvittämistä kannatettavana, mutta toteaa, että asetusta ei ole valmisteltu hyvän lainsäädäntötavan mukaisesti. Valmistelussa on sivuutettu kunnat, eikä niille ole jaettu avoimesti tietoa. Kunnat ovat saaneet tiedon valmistelutyöstä vasta liikenne- ja viestintäministeriön 31.1.2018 julkaiseman tiedotteen myötä.

Liikenteen turvallisuusviraston myöntämien poikkeuslupien turvin on HCT-ajoneuvoyhdistelmillä tehty kokeiluja viiden vuoden ajan. Kunnat eivät ole kuitenkaan odottaneet, että kokeilujen myötä sallittaisiin näiden yhdistelmien käyttö koko tieverkolla. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelemassa lakitason muutoksia nykyistä painavampien ajoneuvoyhdistelmien käyttöönotolle vuoden 2018 aikana.

**Asetuksen vaikutukset**

Liikenteen turvallisuusvirasto on vuodesta 2013 lähtien myöntänyt poikkeuksia sekä mitoiltaan että massoiltaan yleisesti sallitut raja-arvot ylittävien HCT-ajoneuvoyhdistelmien kokeiluille. Asetusehdotuksen muutoksen aiheuttamia vaikutuksia liikenneympäristöön on arvioitu näistä kokeiluista saatujen kokemusten perusteella. **Kuntaliitto huomauttaa, että kokeiluja on toteutettu ainoastaan erikseen määrätyillä reiteillä ja ehdotetut mittojen muutokset perustuvat näiden reittien perusteella saatuihin kokemuksiin. Siten ei ole luotettavaa arviota siitä, millaisia vaikutuksia suurimpien sallittujen mittojen käyttöönotolla on koko tieverkolla.**

Ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittojen kasvattamisen on arvioitu vaikuttavan liikenneturvallisuuteen positiivisesti. Kuntaliitto pitää tätä arviota liian yksioikoisena ja puutteellisena etenkin kuntien katuverkon osalta. Liikenneviraston teettämän selvityksen mukaan liikennekuolemat vähenisivät noin kolmella vuodessa ja vakavat loukkaantumiset noin 20, jos raskaan liikenteen ajosuoritteiden määrä vähenee ennakoidusti. Laskennassa on oletettu, että HCT-ajoneuvoilla ei ole vaikutusta onnettomuusasteisiin, vaan onnettomuusmäärä muuttuu ainoastaan ajoneuvosuoritteen vähenemisen kautta. Toisaalta suurempi määrä ajoneuvojen välisten kytkentöjen irrotuksia ja kiinnityksiä lisää riskiä kytkennän irtoamiselle ajon aikana. Suomi olisi myös ensimmäinen maa Euroopassa, joka sallisi yli 30-metriset rekat.

Kuntaliitto katsookin, että **ehdotettujen muutosten vaikutuksia liikenneturvallisuuteen on erittäin vaikea arvioida ja vaikutukset taajamissa ja kaupunkialueella voivat olla kielteisiä.** Raskasta kalustoa varten laajennetut risteysalueet ja liikenneympyrät edistäisivät myös muun liikenteen sujuvaa liikkumista, mikä voisi aiheuttaa nopeuksien nousua näissä turvallisuuden kannalta kriittisissä kohteissa. Tämä voisi heikentää etenkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta.

HCT-verkon ominaisuuksia määriteltäessä tulisi myös maanteillä ottaa huomioon kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus. Tieosuuksilla, jotka sijaitsevat taajamien läheisyydessä ja joilla liikkuu jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, tulisi olla autoliikenteestä erotettu jalankulku- ja pyörätie liikkumisen turvaamiseksi. Pelkkä piennar ei riitä.

Pidempien ajoneuvoyhdistelmien käyttöönotto edellyttää myös ohituskaistojen lisäämistä. Lisäksi tulee huomioida taukopaikkojen mitoitus. Varsinkaan kaupunkialueella ei ole raskaalle liikenteelle tarkoitettuja pysäköintialueita tarpeeksi nykyisilläkään mitoituksilla.

Asetusehdotuksen taustamateriaalissa ei ole myöskään tuotu esille ohitusmatkojen pidentymisen vaikutusta liikenneturvallisuuteen. 100 km/h ajava henkilöauto ohittaa 80 km/h ajavan 34,5 metriä pitkän rekan 1,7 sekuntia hitaammin kuin nykyisin sallitun 25,25 metriä pitkän rekan. Ohitusmatkan pituus kasvaa siis lähes 50 metriä. Tämä voi heikentää liikenneturvallisuutta.

Yhdeksi liikenneturvallisuutta parantavaksi seikaksi on esitetty myös kamerajärjestelmien käyttöä. Kamerajärjestelmillä on tarkoitus poistaa peilien jättämiä kuolleita kulmia. Taustamuistiosta ei kuitenkaan selviä kuinka toimintavarmoja kamerajärjestelmät ovat Suomen talviolosuhteissa.

Liikennevirasto on teettänyt selvityksen HCT-ajoneuvojen liikennejärjestelmävaikutuksista. Yhtenä tavoitteena on ollut selvittää HCT-ajoneuvojen käyttöpotentiaalia, jos niiden käyttö sallittaisiin ilman poikkeuslupia. Työssä käytettyihin lähtötietoihin ja menetelmiin on sisältynyt paljon epävarmuuksia. Tilastokeskuksen aineistot ovat osin olleet vanhentuneita ja ne ovat perustuneet otostutkimukseen, joka on toteutustavaltaan melko epäluotettava. Myös haastatteluissa kerätyt arviot HCT-ajoneuvojen käyttöpotentiaalista ovat osin hyvin karkeita. Tulokset ovat siis suuntaa antavia eikä niiden pohjalta pystytä luotettavasti arvioimaan HCT-ajoneuvojen käyttöpotentiaalia. Erityisesti massaperusteisten HCT-kuljetusten käyttöä tullaan todennäköisesti rajoittamaan tietyille verkon osille, millä on oleellinen vaikutus myös käyttöpotentiaaliin. Mikäli käyttöpotentiaali jää esitettyä alhaisemmaksi, tulevat myös saavutettavat hyödyt, olemaan esitettyjä alhaisemmat.

**Kuntien katuverkon huomioiminen**

Katuja ja varsinkaan keskusta-alueita ei ole tarkoitettu eikä mitoitettu näin pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä varten. Infrastruktuuriin ei voida panostaa pelkästään raskaan liikenteen näkökulmasta. Lisäksi kunnat ovat voimakkaasti panostaneet turvallisen ja kestävän liikkumisen edistämiseen, mikä on ristiriidassa asetuksen tavoitteen kanssa sallia HCT-ajoneuvojen liikennöinti koko tieverkolla ilman rajoituksia. **Kuntien katuverkolla nämä pidemmät ajoneuvoyhdistelmät voidaan ohjata vain niille soveltuville määrätyille reiteille kuten erikoiskuljetusreiteille.**

Kuntaliitto huomauttaa, että **asetusehdotuksen vaikutuksia sekä muutostarpeiden määrää ja kustannuksia kuntien katuverkoille ei ole arvioitu**. Myös kokonaisarvio valtion verkon muutoskustannuksista puuttuu. Kuntia ei voida velvoittaa esim. uudistamaan liittymiä kustannuksellaan. Kuntaliitto esittääkin, että jos lainsäädännöllä entisestään kasvatetaan ajoneuvoyhdistelmien enimmäismittoja, niin valtio myös osallistuu kustannuksiin, joita kunnille aiheutuu siitä, että mahdollistetaan ajaminen uusilla enimmäismitoilla.

**Asetuksen voimaantulo ja käsittely Kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa**

Asetus ehdotetaan tulemaan voimaan jo syksyllä 2018. Kuntaliitto katsoo, että koska muutos on mittava eikä vaikutuksia kuntien katuverkoille ole arvioitu, on muutoksen aikataulu aivan liian tiukka. Lisäksi asetusta tulee vielä tarkistaa ja selvittää tarkemmin sen vaikutukset kuntien liikenneympäristöön. Lainvalmistelijan velvollisuus on selvittää asetuksen vaikutukset katuverkolla yhteistyössä kuntien kanssa sekä mahdolliset toimenpidetarpeet ja kustannukset.

**Kuntaliitto pitää tärkeänä, että asetusehdotus käsitellään Kuthanekissa ennen asetuksen antamista.**

SUOMEN KUNTALIITTO

|  |  |
| --- | --- |
| Jarkko Huovinenjohtaja, alueet ja yhdyskunnat | Hanna Kemppainenyhdyskuntatekniikan asiantuntija |