|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Muistio** | LVM/145/03/2018 |
|  |  |  |
| PAO / PMA |  |  |
| Still | 27.6.2018 |  |
|  |  |  |

Lausuntoyhteenveto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta

Asetusehdotuksesta saatiin 45 lausuntoa. Lausunnonantajista Tulli ilmoitti, että sillä ei ole lausuttavaa.

Valtaosa lausunnon antajista kannatti ajoneuvojen pituuden kasvattamista sekä uudentyyppisten ajoneuvoyhdistelmien sallimista tiellä käytettäväksi. Esityksen todettiin parantavan kuljetustehokkuutta ja vähentävän ympäristöpäästöjä, mutta todettiin, että korottamalla lisäksi suurimpia tiellä yleisesti sallittuja massoja voitaisiin kuljetustehokkuutta lisätä ja ympäristöpäästöjä vähentää vielä enemmän.

Muutamassa lausunnossa todettiin, että nykyistä pitempiä yhdistelmiä ei tulisi sallia yleisesti liikenteeseen vaan niiden käyttö liikenteessä tulisi olla luvanvaraista, jolloin voitaisiin varmistua ajoneuvojen tekniikan ja kuljettajien osaamisen riittävyydestä sekä reiteistä, joilla näitä yhdistelmiä pystytään kuljettamaan tiestön kuntoa ja liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

Aalto yliopisto piti koko asetuksen antamista ongelmallisena liikenneturvallisuussyistä. Aalto yliopiston lausunnon mukaan suuremmat ympäristövaikutukset olisi saavutettavissa muilla keinoin eikä esityksessä ole arvioitu riittävästi ehdotusten liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Lausunnossa kyseenalaistettiin esityksessä ehdotettavien pitkiltä ajoneuvoyhdistelmiltä vaadittavien turvajärjestelmien tarpeellisuus tai vaatimuksia ei pidetty järjestelmien ominaisuuksia koskevien vaatimusten osalta riittävinä.

Suomen tieyhdistys, Suomen kuntaliitto, Helsingin kaupunki, keskuskauppakamari, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto (AKT) toivat esiin sen, ettei etenkään kaupunkialueella risteykset, rampit, pysäköintialueet ja kiertoliittymät ole suunniteltu ehdotuksen mukaisille pidemmille yhdistelmille. Myös levähdysalueet, huoltoasemien pihat, lastaus- ja purkupaikat on mitoitettu lyhyemmille ajoneuvoille ja yhdistelmille.

Lausunnoissa tuotiin esiin pidempien yhdistelmien liikennöinnin sallimisen edellyttävän muutoksia liittymien ja ohitusnäkemien mitoitukseen sekä teillä sallittavien pituuksien rajoittamista etenkin kaupunkialueilla. Esitettyjen muutosten voimaantulo koettiin ongelmalliseksi pitkille yhdistelmille soveltuvan ja soveltumattoman tieverkoston kartoittamiselle ja muutosten toteuttamiselle. Lisäksi lausunnoissa tuotiin esiin tarve osoittaa lisämäärärahaa muutoksen edellyttämien liikennejärjestelmämuutosten tekemiselle.

Yhteinen Toimialaliitto ry:n Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunnan, ELY-keskusten, Liikenneviraston, AKT:n ja Logistiikkayritysten Liitto ry:n lausunnoissa tuotiin esiin, että pitempien ajoneuvojen kuljettaminen vaatii tarkkuutta ja uusien tekniikoiden hallintaa (kamerat jne.), mikä tulisi huomioida kuljettajien koulutuksessa.

Lausunnoissa esitetyt yksityiskohtaiset muutosehdotukset koskivat erityisesti ehdotuksen 17 §:n liukuesteiden käyttö auton ja siihen kytketyn hinattavan ajoneuvon renkaissa, 22 §:n perävaunun niin sanottua siltasääntöä, 23 §:n auton ja perävaunun yhdistelmän massaa, 24 §:n auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän pituutta, 26 §:n yhdistelmän vaihtoehtoista kääntyvyyttä sekä 33 §:n auton ja perävaunun kytkemisen ehtoja koskevia säännöksiä.

Infra ry, SKAL ja Oulun autokuljetus Oy eivät pitäneet ehdotuksen 17 §:n mukaisia nastarenkaita riittävänä vaatimuksena pitkien ajoneuvoyhdistelmien liikkeellelähtökyvyn varmistamiseksi liukkaalla kelillä.

Muutamassa lausunnossa epäiltiin ehdotetun muun auton kuin linja-auton pituuden kasvattamisen 12 metristä 13 metriin aiheuttavan viivästyksiä koko muutoksen voimaan tulolle mahdollisena EU-lainsäädännön kannalta ongelmallisena ehdotuksena, minkä johdosta ehdotuksesta esitettiin luovuttavan, joskin ehdotuksen arvioitiin olevan hyödyllinen etenkin puun kuljetuksessa.

Esitettyjen suurimpien yleisesti sallittujen pituuksien osalta Vähälä yhtiöiden ja Logistiikkayritysten Liiton lausunnoissa esitettiin puoliperävaunuyhdistelmän kokonaispituuden jatkamista 23 metriin ja puoliperävaunun mitaksi perävaunun vetotapin pystyakselista perävaunun takimmaiseen osaan 18 metriin.

MTK:n, Vapo Oy:n, Bioenergia ry:n ja Koneyrittäjien Liiton lausunnossa esitettiin myös traktorin ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän enimmäispituuden kasvattamista 16,5 metristä 20,75 metriin.

Veljekset Hannonen Oy, UPM Metsä, Vemosim Oy, Infra ry, SKAL ja Logistiikkayritysten Liitto totesivat ehdotetun pitkille yhdistelmille esitetyn vaihtoehtoisen kääntyvyysvaatimuksen olevan tarpeettoman tiukka. Erityisesti ehdotettua käännöksen sisäsädettä koskevaa 4 metrin mittavaatimusta, enintään 0,8 metrin sivusiirtymävaatimusta ja kääntyvyyden tarkastelemista 120 asteen käännöksen mukaan pidettiin tarpeettomina vaatimuksina. Sallituksi sisäsäteeksi esitettiin 3,7-3,8 metriä, sivuttaissiirtymäksi ehdotettiin 1,0 metriä ja kääntyvyyden testaamista Ruotsissa käytössä olevaa vastaavasti 90 asteen käännöksen mukaan. Lausuntopalautteessa kääntyvyysvaatimusta esitettiin muutettavaksi muun muassa siksi, että nykyisten HCT-kokeilussa käytössä olleiden lausuntoversion mukaista kääntyvyysvaatimusta hieman heikommin kääntyvien ajoneuvojen osalta ei ole ollut ongelmaa kääntyvyydessä. Lausuntopalautteessa esitettiin myös kääntyvyysvaatimuksen määrittelyssä otettavaksi huomioon mahdollisuudet käyttää nykyisin käytössä olevia perävaunuja osana uusia HCT yhdistelmiä, mikä vaikuttaa merkittävästi muutoksen taloudellisiin vaikutuksiin.

Ehdotuksen 22 ja 23 §:iin esitettyjen niin sanottujen siltasääntöjen osalta Powder-trans AB Oy:n, Infra ry:n, Jyki Oy:n, SKAL:n, Autotuojat ja –teollisuus ry:n, Toplift Finland Oy:n lausunnoissa todettiin, ettei vaatimusten pitäisi koskea asetuksen voimaan tullessa liikenteessä olevaa kalustoa. Lisäksi Infra ry:n ja Jyki Oy:n lausunnoissa toivottiin, että 5-akselisen auton siltasääntöä (350kg) sovellettaisiin myös 5-akselisen perävaunun kohdalla 320 kg:n sijaan.

Myös auton ja keskiakseliperävaunun massaa ehdotettiin korotettavaksi Poliisihallituksen, Infra ry:n ja Tyllis Oy:n lausunnoissa.

Ehdotuksen 33 §:n 2 momentin auton ja perävaunun kytkemistä koskevia pitkiltä yhdistelmiltä vaadittavia teknisiä lisävaatimuksia pidettiin pääasiassa hyvinä, mutta vaatimuksia toivottiin jaoteltavan eripituisiin yhdistelmiin sekä rajaamaan vaatimuksia vain sellaisiin varusteisiin, jotka parantavat nimenomaan pidempien yhdistelmien turvallisuutta. Veho Oy, Autotuojat ja -teollisuus ja Yhteisen Toimialaliiton Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta pitivät vaatimusta kehittyneestä hätäjarrutusjärjestel-mästä, kaistavahtijärjestelmästä ja elektronisesta ajonvakautusjärjestelmä kohtuuttomina. Volvo Finland AB, Poliisihallitus sekä Autotuojat ja –teollisuus katsoivat muun muassa epäsuoran näkemisen laitteita ja massatietojen näyttämistä koskevien vaatimusten edellyttävän tarkentamista. Lisäksi lausunnoissa toivottiin näiden järjestelmien olemassa olemisen merkitsemistä ajoneuvon rekisteritietoihin valvonnan helpottamiseksi. Infra ry, SKAL ja Logistiikkayritysten liitto esittivät kehittyneen hätäjarrutusjärjestelmän ja kaistavahtijärjestelmän vaatimuksen asettamista vain asetuksen voimaantulon jälkeen käyttöön otettaville ajoneuvoille. Edelleen vaatimus yksittäiselle akselille ja telille kohdistuvan massatiedon vaatimus tulisi asettaa vain uusille yli 68 tonnin painoisille yhdistelmille.

Poliisihallitus ja tienpitäjää edustavat lausunnonantajat esittivät huolensa siitä, riittääkö pitkän yhdistelmän takana oleva taulu, jossa lukee sana pitkä, varoittamaan muulle liikenteelle pidemmästä ohitusmatkasta ja –ajasta. Jyki Oy totesi kyltin jälkiasennuksen olevan mahdotonta, koska perävaunut on rakennettu mahdollisimman tiiviiksi kokonaisuuksiksi, mikä tarkoittaa sitä, että jälkiasennettavaa pitkä kuljetus -kylttiä ei ole mahdollista asentaa. Lisäksi Jyki Oy:n mukaan myös uusiin perävaunuihin asennettava kyltti aiheuttaisi sen, että perävaunun teknisistä ratkaisuista jouduttaisiin muutoin tinkimään muun muassa perän lastauskulman suurentumisena tai kuorman korkeuden madaltumisena.

Kytkentälaitteiden vaatimusten tarkentamista nykyistä pidemmissä yhdistelmissä vaadittiin muun muassa Oy Närko Finland AB:n, AKT ry:n ja OTI:n lausunnoissa.

Kemianteollisuus ry:n ja Liikenteen turvallisuusviraston lausunnoissa esitettiin jatko-valmistelussa arvioitavaksi uudentyyppisten yhdistelmien sallimista myös vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Kiitosimeon Oy esitti myös massan korottamista 68 tonniin VAK/ADR –kuljetuksissa Onnettomuustietoinstituutti OTI:n mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksien osalta kuljetuserien kokoa tulisi rajata niihin onnettomuustilanteessa liittyvien vaaratekijöiden vuoksi ja kuljetusmääriä arvioitaessa tulisi huomioida myös aineiden vaarallisuusluokat.

## Lausuntopalautteen huomioiminen

Lausuntopalautteen perusteella asetusehdotuksen 17 §:n säännöstä on muutettu siten, että yli 28 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä, jossa vetäville akseleille yhteensä kohdistuva massa on alle 25 prosenttia ajoneuvoyhdistelmän massasta, vaaditaan liukkaalla kelillä aina hiekoitin tai ketjuheitin ajoneuvon liikkeellelähtökyvyn parantamiseksi eikä vaatimusta voitaisi korvata vetävien akseleiden nastarenkain. Sen sijaan hiekoitinta tai ketjuheitintä ei vaadittaisi, jos vetoajoneuvossa olisi niin sanottu hydraulinen etuveto liikkeellelähtökyvyn parantamiseksi.

Lausuntopalautteen perusteella kuorma-auton ja puoliperävaunuyhdistelmän kokonaispituutta on jatkovalmistelussa muutettu 23 metriin ja puoliperävaunun suurimmaksi sallituksi mitaksi perävaunun vetotapin pystyakselista perävaunun takimmaiseen osaan 18 metriin. Lausuntopalautteen perusteella myös auton ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän massaa on muutettu 44 tonnista 50 tonniin, joka on myös Ruotsissa ja Norjassa yleisesti käytössä oleva auton ja keskiakseliperävaunun massa.

Eräissä lausunnoissa esitettyä traktorin ja keskiakseliperävaunun yhdistelmän pituuden muutosta ei ole otettu esitykseen. Lausunnoissa esitetty näkemys, jonka mukaan ehdotettu muutos perävaunun pituuden kasvattamisesta olisi peruste myös traktorin ja keskiakseliperävaunun pituuden muuttamiselle, ei ole aiheellinen, koska esityksessä ei ole esitetty muutettavaksi keskiakseliperävaunun pituutta.

Lausuntopalautteen perusteella perävaunun niin sanottua siltasääntöä on päätetty muuttaa vastaamaan viisiakselisen auton siltasääntöä. Ennen vuotta 2019 käyttöönotetuille perävaunuille annettaisiin kuitenkin siltasäännön osalta viiden vuoden siirtymäaika.

Jatkovalmistelussa on päädytty muuttamaan auton ja yhden tai useamman perävaunun yli 18,75 metriä pitkän yhdistelmän ja yli 16,50 metriä pitkä auton ja puoliperävaunun yhdistelmän kääntyvyysvaatimusta siten, että takakulman sivusiirtymän ollessa alle 0,8 metriä sallittaisiin yhdistelmältä 4,00 metriä suurempi oikaisu kääntöympyrän keskipisteestä. Yhdistelmän sisäsivu saisi kulkea sen verran 4 metriä lähempänä kääntöympyrän keskipistettä, kuin minkä verran perävaunun takakulman sivusiirtymä alittaa 0,8 metriä. Yhdistelmän sisäsivun tulisi kuitenkin kulkea tällöin vähintään 3,7 metrin säteellä ympyrän keskipisteestä. Kääntyvyysvaatimus on pyritty määrittelemään sellaiseksi, että sen puitteissa voidaan rakentaa monipuolisesti yhdistelmiä, joissa painojakauma, stabiliteetti ja kääntyvyys ovat tasapainossa. Kääntyvyysvaatimusta ei ole voitu määritellä kokeilussa mukana olleiden ajoneuvojen mukaiseksi, koska kokeilussa käytössä olleet ajoneuvot ovat pääsääntöisesti saaneet kulkea vain erikseen määritellyillä reiteillä, jolloin esimerkiksi liittymien mitoitus on voitu ottaa huomioon luvan mukaista liikennöintireittiä määriteltäessä. Liikenneturvallisuusnäkökulma on pyritty huomioimaan edellyttämällä kuljetuksen suorittajaa ja kuljettajaa varmistumaan etukäteen siitä, että yhdistelmä mahtuu kulkemaan turvallisesti reitillä olevissa liittymissä ja risteyksissä. Tienpitäjällä olevaa tietoa pitkille ajoneuvoyhdistelmille ahtaista liittymistä ja risteyksistä voidaan jakaa digitaalisissa liikennetiedon palveluissa.

Lausuntopalautteen perusteella auton ja perävaunun kytkemistä koskevia pitkiltä yhdistelmiltä vaadittavia teknisiä lisävaatimuksia on muutettu siten, että vain yli 20,00 metriä pitkässä kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmässä sekä muussa yli 28,00 metriä pitkässä ajoneuvoyhdistelmässä tulisi olla epäsuoran näkemisen laitteet yhdistelmän sivujen näkemiseen tiukassa käännöksessä, vetoauton kehittynyt hätäjarrutusjärjestelmä ja kaistavahtijärjestelmä, elektroninen ajonvakautusjärjestelmä ja sähköohjatut jarrut kaikissa yhdistelmän ajoneuvoissa. Lisäksi kuljettajalla tulisi olla käytössä tieto kullekin yksittäiselle akselille ja telille kohdistuvasta massasta, mikä tulisi ensisijaisesti toteuttaa ilmajousitietojen perusteella. Vetoajoneuvon etuakselin osalta tieto sille kohdistuvasta massasta tulisi olla kuitenkin vain, jos akseli on ilmajousitettu. Kehittynyttä hätäjarrutusjärjestelmää, kaistavahtijärjestelmää ja elektronista ajonvakautusjärjestelmää ei edellytettäisi neli- tai useampiaskeliselta autolta eikä N3G –luokan ajoneuvolta.

Eräissä lausunnoissa esitettyä tiellä sallitun suurimman yhdistelmämassan (76 tonnia) korottamista ei ole arvioitu mahdolliseksi koko tieverkolle eikä samassa aikataulussa mittojen kasvattamisen kanssa. Nykyisen tieverkon rakenteiden alustava tarkastelu on osoittanut, että nykyistä suurinta sallittua yhdistelmämassaa olisi mahdollista korottaa vain harvoilla tieosuuksilla, jotka eivät ilman parannustoimia muodostaisi kattavaa elinkeinoelämän tarpeita vastaavaa raskaille yhdistelmille soveltuvaa verkostoa. Rajatun verkon käyttöönotto olisi tarkoituksenmukaista järjestää siten, että suuremman massan tieverkosta olisi luotettavaa ja ajantasaista tietoa saatavilla ajon aikana, mikä edellyttää paitsi lain muutoksia myös muita aikaa vieviä täytäntöönpanotoimia muun muassa tietojärjestelmämuutoksia ja suuremmille massoille soveltuvan ja tarkoituksenmukaisen tieverkon kartoittamista.

Lausuntokierroksen jälkeen on vielä muutettu vähintään neliakselisen enintään 30 tonnin massaisen perävaunun ääriakselivälin vähimmäismittavaatimusta 4,7 metriin ja vähintään viisiakselisen enintään 36 tonnin massaisen perävaunun ääriakselivälin vähimmäismittavaatimusta 6,7 metriin, koska lyhyempi teli helpottaa ajoneuvon kääntymistä erityisesti epätasaisessa maastossa ja ahtailla lastaus- ja purkupaikoilla.

Lisäksi uusien pidempien yhdistelmien tavarankuljetusta on päätetty rajata siten, että kuorma saisi ulottua ajoneuvon takana enintään yhden metrin ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle.

Lausuntokierroksen jälkeen asetusehdotukseen on vielä päätetty muuttaa ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja massoja siten, että vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävässä yhdistelmässä massa saisi olla säädettyä suurinta sallittua arvoa suurempi siltä osin kuin valmistaja osoittaa, että massan kasvu johtuu vaihtoehtoisen käyttövoiman edellyttämästä lisäpainosta, kuitenkin enintään yksi tonni.