

Outi Nietola

16.4.2018

33/18/L/A

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

Viite: Luonnos valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta, LVM:n lausuntopyyntö 12.3.2018

Pyydettyinä lausuntona Luonnokseen valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuudella on yli 150 tuotantolaitosta eri puolilla Suomea. Toimialan kuljetukset Suomen sisällä ovat noin 80 miljoonaa tonnia vuodessa, josta 75-80 % on tiekuljetuksia ja loput pääosin rautatiekuljetuksia. Metsäteollisuuden suunnitellut ja jo päätetyt investoinnit lisäävät toimialan puunkäyttöä 10 miljoonalla kuutiolla, ja kuljetusmääriä useita miljoonia tonneja vuositasolla. Kuljetusmuotojakaumien pysyessä ennallaan suurin kasvu kohdistuu tiekuljetuksiin.

Vuonna 2013 voimaan tullut raskaiden ajoneuvojen mitta- ja massauudistus on metsäteollisuudessa hyödynnetty ennakoidun mukaisesti. Raakapuun kuljetuskalustosta jo yli 90 % on 68- tai 76-tonnista yhdistelmää. Metsäteollisuuden raakapuu- ja hakekuljetuksissa on kokeiluissa yli 10 erityyppistä yli 76-tonnista yhdistelmää. Lisäksi metsäteollisuuden tuotteita kuljetetaan tuotekuljetuksiin suunnitelluissa HCT-yhdistelmissä. Tutkimustulosten mukaan painavampien yhdistelmien käyttö tehostaa kuljetuksia ja vähentää merkittävästi polttoaineen kulutusta kuljetettua tonnia kohti. Metsäteollisuus näkee HCT-yhdistelmien yleistymisen keskeisenä keinona liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa Suomessa.

Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan asetusluonnoksen keskeinen korjaustarve liittyy kääntyvyysääntöön. Metsäteollisuuden HCT-kokeiluissa olevissa raakapuu- ja hakeyhdistelmissä ei ole todettu kiertoliittymissä tai risteyksissä kääntyvyyden suhteen ongelmia. Lisäksi kokeiltavissa olevissa yhdistelmissä on massojen tasapainoisemmalla jakaumalla vetoauton ja perävaunun kesken pystytty merkittävästi parantamaan yhdistelmän ajovakautta.

Mikäli asetusmuutoksen kääntyvyysääntö toteutetaan ehdotetussa muodossaan, kokeiluissa olevat HCT-yhdistelmät eivät täytä ajoneuvojen turvallisuus- ja ajovakausvaatimuksia. Tämä koskee metsäteollisuuden arvion mukaan raakapuu- ja hakeyhdistelmien lisäksi ainakin merikonttien kuljetuksiin kokeiltuja HCT-yhdistelmiä. Ehdotetun kääntyvyysääntö-

Outi Nietola

16.4.2018

33/18/L/A

noudattaminen tarkoittaisi esimerkiksi nyt kokeilussa olevan 84-tonnisen raakapuuyhdistelmän osalta sitä, että 13-metrinen vetoauton taaimmainen osa siirtyisi 120 asteen käännökseen lähdetessä ulkokaarteeseen suuntaan maksimissaan 4,6 cm yli sallituksi ehdotetun 0,8 metrin.

Metsäteollisuuden näkemyksen ja HCT-yhdistelmien ajokokeilujen kokemusten mukaan 26§:n 3. momentin mukaiset käännymissäänökset ovat ylimitoitettuja ja niiden lieventäminen on välttämätöntä.

Asetusluonnoksen 23§:n 6. momentin mukaan vetoauton takatelille ja perävaunun etutelille kohdistuvien massojen summa ei saa ylittää telien äärimmäisten akselien välisen etäisyyden mukaisesti määräytyvää enimmäismassaa, joka sallittaisiin telien yhteenlaskettua akselimäärää vastaavasti autolle. Ao. momentti rajoittaisi näkemyksemme mukaan jo nykyisten HCT-yhdistelmien kokonaispainon 81 tonniin eikä siten mahdollistaisi toimivan kokoluokan HCT-täysperävaunuyhdistelmiä. Ehdotamme pykälään tarkennusta, joka sallisi 5-akselisen auton telipainoksi 27 tonnia sekä molempien etuakseleiden painoksi yhdeksän tonnia (yhteenlaskettu paino siten 45 tonnia). Vetoauton kokonaispaino ei siten rajoittaisi järkevää auton takatelin ja perävaunun etutelin yhteenlaskettua massaa.

Metsäteollisuus kannattaa asetusluonnoksen 24§:n mukaista esitystä auton kokonaispituuden nostamisesta 13 metriin sekä 45§:n ehdotusta, jonka mukaan kuorma voi ylittää ajoneuvon suurimman sallitun pituuden. Myös 24§:n mukainen esitys ajoneuvoyhdistelmän suurimman sallitun pituuden nostamisesta 34,5 metriin on kannatettava.

Pituuden lisääminen parantaa koko yhdistelmän painojakaumaa ja vakautta, sekä mahdollistaa kahden jatkojalostuksen kannalta riittävän pitkän tukki- ja kuitupuunipun lastauksen vetoautoon. 45 §:n 2. momentin mukainen kuorman ulottaminen ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle kuitenkin lisää 120 asteen käännökseen lähdetessä 13 -metrisen vetoauton taaimmaisen osan siirtymää yli edellä mainitun 4,6 cm:n eli käytännössä kuormaulottuman hyödyntäminen estyy.

Enintään kahden metrin kuormaulottuman lisäys ajoneuvon takaosassa uloimman osan ulkopuolelle olisi esimerkiksi puutavara- ja sellukuljetuksille erittäin tärkeä. Puutavaraa voitaisiin lastata helpommin jatkojalostuksen kannalta sopivia (maksimissaan 5,5-6,7 metrin mittoja sisältäviä) nippuja, ja sellupaaleja saataisiin sopimaan vetoautoon yksi nykyistä enemmän.

Asetusmuutoksen stabiliteetti-arvot vaikuttavat liian tiukoilta. Metsäteollisuus esittääkin stabiliteettirajojen suhteuttamista niihin arvoihin, jotka on meneillään olevissa HCT-kokeiluissa todettu toimiviksi.

Outi Nietola

16.4.2018

33/18/L/A

Metsäteollisuus pitää erittäin tärkeänä, että asetusmuutokset raskaiden ajoneuvojen mittojen kasvattamiseksi eivät vaikeuta HCT-yhdistelmien käytön jatkumista. Pituuden kasvattamiseen liittyvien asetusmuutosten tulee mahdollistaa ajoneuvokalusto, joilla tulevaisuudessa voidaan ajaa yli 76 tonnia suuremmilla massoilla.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja