



Liikenne- ja viestintäministeriö, Eteläesplanadi 16, 00023 Helsinki

**ELY-keskusten liikennevastuualueiden yhteinen lausunto raskaan liikenteen kaluston mittamuutoksiin (luonnos valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta 11.3.2018)**

**Asetusmuutos on kokonaisuutena kannatettava ja parantaa kuljetustehokkuutta, vähentää ympäristöpäästöjä ja myös liikenneturvallisuuden arvioidaan joko pysyvän ennallaan tai paranevan. Tierasitus ei käytännössä uudistuksen myötä kasva, mutta tiettyjä parantamistoi-  
mia uudistus vaatii infralle, joka puolestaan edellyttää taloudellista lisäpanostusta tienpitoon.**

Raskaan liikenteen kaluston mittoihin ehdotetut maksimipituuksia koskevat muutokset parantavat kuljetustehokkuutta ja vähentävät liikenteen ympäristöpäästöjä. Koska massoihin ei esitetä muutoksia, ei lähtökohtaisesti tierasitus muutu nykyisestä. Mittauudistusta päästään hyödyntämään kuljetusten eri suoritealoilla eri tavoin. Mm. alemmalla tieverkolla liikennöiville raakapuukuljetuksille ei pituuksien kasvattamisella ole juurikaan merkitystä, mutta mm. jatkuvasti lisääntyvissä konttikuljetuksissa saadaan merkittäviä hyötyjä aikaiseksi mm. parantuneen kuljetustehokkuuden ja merkittävästi alentuvien ympäristöpäästöjen muodossa. Parhaimmillaan pystytään kaksinkertaistamaan hyötykuorma kuljettamalla yhden 40 jalan merikontin sijaan kaksi konttia. Asetusmuutoksella myös harmonisoidaan mittoja Ruotsin kanssa, mikä on maiden välisen liikenteen kannalta hyvä asia. Liikenneturvallisuus paranee ensisijaisesti, koska kuljettaminen hoituu suurempien hyötykuormien ansiosta vähäisemmällä ajoneuvomäärällä (ajoneuvosuoritteen on arvioitu laskevan jopa 9%).

Jotta uudistus toteutuisi mahdollisimman sujuvasti ja sen mahdollistamat hyödyt saadaan realisoitumaan, tulisi käytännössä aluksi käydä läpi koko tie- ja katuverkko pullonkaulojen kartoittamiseksi ja tämän jälkeen olisi kriittiset pullonkaulat poistettava ja koska kaikkia ei pystyttäne poistamaan täytyisi tiestölle toistaiseksi jäädä rajoitteet merkittä liikennemerkein. Tämä vaatii lisärahoitusta nykytilanteeseen. Liikennejärjestelmän kehittämisessä ja tieverkon suunnittelussa tulisi huomioida mm. seuraavia asioita:

16.4.2018

Riippuen ajoneuvoyhdistelmän rakenteesta ja mm. ohjaavien / ohjautuvien akseleiden määrästä vaativat pidemmät yhdistelmät jossain määrin lisää tilaa liittymissä. Koska asetusmuutos mahdollistaa uudet mitat koko tie- ja katuverkolla, tulisi tiestöllä ja katuverkolla olevat pullonkaulat kartoittaa ja saattaa vastaamaan asetuksen mukaisen liikenteen vaatimuksia ripeästi. ELY-keskusten nykyisen tienpidon rahoituksen huomioiden, tämä vaatisi käytännössä lisärahoitusta ELY-keskuksille. Koska asetusmuutos koskee kaikkea yleistä liikennettä, aiheutuu parantamistarpeita myös kuntien ka-duille sekä yksityisten teiden tienpitäjille.

Ongelmallisia paikkoja tiestöllä ovat mm. liittymät (tasoliittymät, kiertoliittymät). Tieverkolla on edelleen runsaasti ennen vuoden 1986 julkaistujen ohjeiden mukaisesti rakennettuja ahtaita tasoliittymiä, maanteiden välisiä liittymiä sekä katu- ja yksityistieliittymiä. Nämä liittymät tulevat aiheuttamaan liikenteen sujuvuus- ja turvallisuusongelmia, koska esitettyjen pitkien ajoneuvoyhdistelmien kääntyessä niiden on todennäköisesti koukattava vastaan tulevan liikenteen käyttämän kaistan kautta. Jos liittyvällä tiellä on jo odottamassa auto vasemmalle kääntymistä, voi päätieltä kääntyvä pitkä yhdistelmäajoneuvo joutua pysähtymään ja samalla pysäyttämään liikenteen päätiellä.

Liittymissä on tarkasteltava myös näkemien riittävyys. Pidempi yhdistelmä on kääntyessään liittymäalueella pidemmän aikaa, jolloin riittävän hyvillä näkemillä on yhä suurempi merkitys. Sama koskee myös rautateiden tasoristeyksiä. Liittymissä myös kääntymiskaistojen pituuksissa tulee huomioida uudet pidemmät ajoneuvoyhdistelmät.

Liittymien ”avartamisessa” on huomioitava myös muille tienkäyttäjille ja kevyelle liikenteelle syntyvät vaikutukset. Asetuksen mukaisten ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin mahdollistavista liittymistä ei saisi kuitenkaan muodostua henkilöautoliikenteelle niin helposti läpiajettavia, että nopeustasot liittymäalueella nousevat ja liikenneturvallisuus siten heikkenisi.

Liikenneturvallisuusvaikutukset tuleekin ottaa huomioon tarvittavalla laajuudella. Ohitustilanteiden varalle on ohittavalle ajoneuvolle tärkeää informoida, että edessä kulkee pitkä ajoneuvoyhdistelmä. Tarvittavan ohitusmatkan huomioimiseksi pituusmerkintä raskaassa kalustossa tulee olla merkittynä hyvin selkeästi, kuten asetusluonnoksessa esitetään.

Ajoneuvoyhdistelmämittojen pidentäminen aiheuttaa lisätarpeita myös teiden talvikunnossapidolle, erityisesti teiden liukkaudentorjuntaan on panostettava nykyistä enemmän. Talvihoitoluokkien nostoon on varauduttava raskaan liikenteen runkoverkon lisäksi myös alemmalla tieverkolla ja ennakoitiin mm. liukkauden torjunnassa kiinnitettävä nykyistä enemmän huomiota. Liikkeellelähtö pitkällä yhdistelmällä erityisesti tyhjänä voi tuottaa haasteita, jolloin erityisesti liittymäalueiden talvikunnossapito vaatii erityishuomiota.

Pidempien ja useammasta perävaunusta koostuvien ajoneuvoyhdistelmien kuljettaminen nostaa myös kuljettajien osaamis- ja vaatimustasoa. Nykyis-

16.4.2018

ten poikkeusluvallisten HCT-yhdistelmien kuljettajat on perehdytetty kyseisten yhdistelmien erityispiirteisiin. Jatkossa uudentyyppisten ajoneuvoyhdistelmien kuljettamisen vaatimukset voisi huomioida esim. pakollisissa kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksissa.

Koko tie- ja katuverkko ei tule mahdollistamaan välittömästi uusien maksimimittojen mukaista liikennettä. Onkin pohdittava kuinka tiestöllä olevat rajoitteet informoidaan kuljettajille (voidaanko esimerkiksi asettaa kääntymiskielto tietyn pituisille yhdistelmille?). Mikäli tie ei mahdollista asetuksen mukaista normaaliliikennettä, tuleeko se liikennemerkein kieltää? Näinhän on tilanne tähän asti ollut mm. korkeus- tai painorajoitusten osalta (mikäli tie ei mahdollista liikennettä asetuksen mukaisella normaalikalustolla on liikennettä erillisin liikennemerkein rajoitettu)

Kun ajoneuvoyhdistelmät koostuvat yhä useamman kahdesta perävaunusta, tarvitaan nykyistä enemmän paikkoja (siirtokuormausalueita tms), jonne toisen perävaunun voi väliaikaisesti jättää, kun ensimmäisen perävaunun kuormaa puretaan. Tähän tulee erityisesti kaupunkialueilla ja kaupunkien sisääntuloväylillä kiinnittää huomiota.

Erilaisten pysäköintialueiden, liikenteen palvelualueiden, levähdysalueiden, terminaalien jne. mitoituksessa uudet yhdistelmät tulee huomioida. Osassa nykyisiä pysäköintialueita yksikin pitkä yhdistelmä voi olla hyvin haasteellinen, mikäli pysäköintijärjestelyt esim. vinoparkeissa eivät mahdollista ajoneuvojen ylittämistä pysäköintiruutua kummassakaan päässä tukkimatta alueen ajoväyliä. Pysäköinti- ja levähdysalueiden mitoitukset tuleekin tarkistaa asetusmuutoksen yhteydessä. Parkkiruutukokojen uudelleenmäärittelyn lisäksi on varmistettava, että taukopaikkojen ajourat mahdollistavat sinne pääsyn myös pidemmällä ajoneuvoyhdistelmillä. Lisätarve välikuormauspaikoille on myös otettava huomioon levähdysalueita kehitettäessä.

Ajoneuvoyhdistelmän suurimman mahdollisen maksimipituuden muutoksen lisäksi (25,25 m -> 34,5 m) kasvavat myös mm. kuorma-auton (12 m -> 13 m) maksimipituus sekä puoliperävaunuyhdistelmän maksimipituus (16,50 m -> 22,25 m). Erityisesti näiden muutosten seurauksena myös kaupunkien keskustoissa ja katuverkoilla tulee liikkumaan nykyistä pidempää kalustoa, vaikka kaikkein pisimpien kahdesta perävaunusta koostuvien yhdistelmien osalta esim. kuorman purku kaupunkialueella tapahtuisikin todennäköisemmin kummankin perävaunun osalta erikseen. Uudenlaisia vaatimuksia asetusmuutos siis asettaa myös katuverkolle ja edellyttää huomioimista katuverkon mitoituksessa.

Pitkien yhdistelmäajoneuvojen liikkumisedellytykset alemmalla tieverkolla etenkin talviolosuhteissa voivat olla haasteelliset. Merkittävä osuus alempiasteisesta tiestöstä on sorateitä ja alemman tieverkon päällysteet ovat monin paikoin huonokuntoisia. Kapeilla päällystetyillä teillä on paljon myös reunapainumia, jotka voivat aiheuttaa ajovakauden menetyksiä.

Kalustojen mittojen kasvattaminen tulee lisäämään kustannuksia tienpidossa. Lisäkustannuksia tulevat aiheuttamaan monet nykyisen infran vaati-

16.4.2018

mat parantamistoimenpiteet, kuten taso-, kierto- ja eritasoliittymien avartamiset. Kiertoliittymien osalta huomioon tulee ottaa hidastuskaaret, keskisaarekkeen koko ja kiertotilan leveys sekä yliajettavien kiertotilarakenteiden kestävyys. Eritasoliittymien suhteen on muistettava, että siltakansille sijoittuvat tasoliittymät ovat kalliita rakenteita avartaa, jopa mahdottomia kohtuukustannuksin.

Yhä suuremmalla kalustolla liikennöitäessä on myös koko tieverkon kuntoon sekä talvihoitoon kiinnitettävä aiempaa enemmän huomiota. Tiestön korjausvelan vähentäminen nousee yhä tärkeämpään rooliin. Esimerkiksi tiestöllä olevat "heitot" ja päällysteiden painumat vaikuttavat yhdistelmien liikkeisiin yhä enemmän.

Helsingissä 16.4.2018

Yksikön päällikkö

Janne Kojo

Johtaja

Tuovi Päiviö