

17.4.2018

POL-2018-9907

Jakelun mukaan

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 12.3.2018, LVM/145/03/2018

Poliisihallituksen lausunto luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Poliisihallitukselta lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamiseksi.

Asetuksessa säädettyjä, eräiden ETA -valtioissa rekisteröityjen tai käyttöön otettujen ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia tiellä sallittuja pituuksia esitetään muutettavaksi. Lisäksi asetusehdotuksessa esitetään sallittavaksi tiellä käytettäväksi uudentyyppisiä, nykyisistä poikkeavia ajoneuvoyhdistelmiä. Nykyisiä ajoneuvoyhdistelmiä pidemmille ja muille uudentyyppisille ajoneuvoyhdistelmille ehdotetaan säädettäväksi suurimmat sallitut mitat, massat, kääntyvyysvaatimukset sekä ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien turvalliseen käyttöön liittyviä kytkentää ja varusteita koskevia vaatimuksia.

2 Poliisihallituksen lausunto

Poliisihallitus on valmistellut lausuntonsa yhdessä Poliisin valtakunnallisen raskaan liikenteen verkoston ja ohjaustoiminnon kanssa. Verkoston jäsenet suorittavat poliisiyksiköissä raskaan liikenteen valvontaa ja heillä on siten osaaminen arvioida asetusmuutoksen vaikutuksia poliisin käytännön valvontatyöhön, muutoksen vaikutuksista erityisesti liikenneturvallisuuteen sekä liikenteen sujuvuuteen.

Lausunnon aluksi muutama yleinen asia ja sen jälkeen yksityiskohtaiset tarkastelut pykälittäin, siltä osin kun sitä on pidetty tarpeellisena.

2.1 Yleistä

Nyt esitettyjen muutosten ja erilaisten vaatimusten johdosta tulee tien päälle valvontatilanteisiin paljon uutta opeteltavaa niin valvojille kuin kuljettajille. Tavoitteena pitäisi olla että molemmilla osapuolilla on samanlainen käsitys lainsäädännöstä ja sen soveltamisesta.

Yhdistelmien pituuden kasvua arvioitaessa on kiinnitetty huomiota ajolinjojen levenemiseen ja yhdistelmän liikkumisen hitauteen risteyksissä ja liittymissä. Kääntyvyysvaatimuksilla varmistetaan, ettei turvallisuus risteyksissä

heikkene merkittävästi.

Liikenteen sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen vaikuttaa olennaisesti myös aikaisempaa pidempien yhdistelmien käyttämä ajonopeus, sen ohittamiseen tarvittavan matkan ja ajan lisääntyminen lyhyempiin yhdistelmiin verrattuna. Olisiko syytä rajoittaa nopeudenrajoittimella uusien pidempien yhdistelmien ajoneuvokohtainen ajonopeus 80 km/h:ssa. Nythän nopeudenrajoitinta vasten ajamalla käytetään, ajoneuvosta riippuen, noin 90 km/h:ssa ajonopeuksia, joka osaltaan on lisännyt ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen mukaisesti ajavan raskaan liikenteen ohittamista muun muassa moottoriteillä. Tämä ajotapa vaikuttaa niin liikenneturvallisuuteen kuin liikenteen sujuvuuteenkin, jota ei pelkästään valvonnallisin keinoin ole ratkaistavissa.

Yleisperusteluissa todetaan kokemuksien HCT -ajoneuvojen käytöstä olleen positiivisia, mutta sen tarkemmin asiaa ei avata. Positiivisuus tarkoittaa kuljetustehokkuuden parantumista, logistiikkakustannusten alenemista ainakin tilaajan näkökulmasta (yrittäjäkuljettajilta valvonnassa saatua palautetta), päästöjen vähenemistä, ja jatkossa myös poikkeuslupamenettelystä ja hallinnollisesta taakasta luopumista. Mitä tarkoittaa "esityksellä pyrittäisiin purkamaan kaikki sellaiset rajoitukset jotka eivät ole liikenneturvallisuuden kannalta perusteltuja"?

Merkkivalo kaikkien perävaunujen onnistuneesta kytkennästä olisi oltava kuljettajalla käytettävissä kaikissa yhdistelmäversioissa. Vetokidan varmistusnasta tulisi olla valmistajasta riippumatta riittävän helposti valvonnassa havaittavissa. Osassa malleista se on edelleen piilossa kidan takaosassa.

Toisaalta nykyisin irtoaa yleensä yksi perävaunu yhdistelmästä, jatkossa irronnee useampi tai useita samanaikaisesti jo yhden kytkennän peittämisellä.

2.2 17 §

Vetävien renkaiden liukuesteiden käytön vaatimusten kiristyminen on liikenneturvallisuutta parantava tekijä.

2.3 19 §

On hyvä, että kääntyvyyttä saa tilapäisesti parantaa 19 §:n kerrotulla tavalla. Käytännössä valvonnan toteuttaminen on vain hankalaa.

Telimassojen nostoja voidaan pitää hyvänä asiana. Nyt käytössä on ollut keinotekoisia esimerkiksi 4-akselisia telejä perävaunuissa nostamassa ainoastaan ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassoja.

Kokonaan uutena on esitetty pelkän perävaunun siltasääntöä. Tämä puoltanee varmasti paikkaansa, koska pelkälle autollekin on siltasääntöpituus. Laskenta suoritetaan havaintomme perusteella kuitenkin eri kaavalla kuin auton osalta.

Järkevää on poistaa puoliperävaunuyhdistelmien omat kokonaismassat ja määritellä kokonaismassa akselilukumäärien mukaan.

Valvojien keskuudessa on herännyt keskustelua myös siitä, miksi auton ja keskiakseliperävaunun kokonaismassaa ei edelleenkään muuteta. Esimerkiksi jo pelkästään 5-akselinen auton 42 t, mutta sellaisen perään laitettu 3 akselinen keskiakseliperävaunu, jonka kokonaismassa on 24 t, mahdollistaa ainoastaan 44 tonnin yhdistelmämassan tälle kahdeksanakselliselle yhdistelmälle. Kuitenkin yhdistelmässä auto olisi painavampi ja perävaunu keveämpi eli painosuhte hyvä. Nyt vastaava kahdeksanakselinen yhdistelmä toisinpäin, 3 akselinen auto ja 5 akselinen perävaunu mahdollistaa 68 tonnin yhdistelmäpainon. Ja kevyempi vetää painavampaa. Ei voi olla niin, että keskiakseliperävaunusta pelkässä autossa ei ole mitään hyötyä vaan enemmän harmia ja kun se vastaavasti kytketään jonkun perävaunun perään niin silloin siitä saa vasta hyötyä. Eli vedettäessä keskiakseliperävaunua yhdistelmällä on siitä täysi hyöty mitattavissa, mutta vedettäessä sitä autolla ei näin olekaan. Muutos ei käsityksemme mukaan heikentäisi liikenneturvallisuutta enempää kuin muutkaan muutosesitykset.

Singelipyöräisten 10 akselisen ja 11 akselisten yhdistelmien painojen nostot ovat hyvä asia.

Hyvää on sekin, että siltasääntöpituus ulotetaan koskemaan myös puoliperävaunuyhdistelmiä.

2.3.1 19 a 3 momentti

Akselinnostolaitetta käytettäessä akselille kohdistuva massa ei saa ylittää 12 tonnia. Valvonnassa on kuitenkin todettu, että jos ajoneuvo on täyteen kuormattu, niin tuo 12 tonnia ylittyy vaikka telin nostoa ei edes käytettäisi. Tämä on valvojien näkemyksen mukaan suurin ongelma tiestöllämme, ja ongelma on jatkuva, eikä siihen tunnu löytyvän mitään keinoa. Tältä osin uudistus sotii massankorotuksia vastaan. Eli meillä katsotaan teli aina yhdeksi kokonaisuudeksi (tosin alle 5 tonnista akselia ei lasketa nykyään ja uudistuksessa 4 tonnista mukaan). Jatkuvasti 4 -akselissa puutavara ja maa-aines kuljetuksissa joissa on 1 vetävä akseli, menee punnitus kyseisellä akselilla normaali kuormalla 13 - 14 tonniin ja ylikuormaisena vieläkin suurempiin. Jos johonkin niin tähän tulisi saada muutos koska tämä vaikuttaa tiestön kuntoon eniten sekä ajoneuvokaluston kunnossa pysyvyyteen. Eli telin sisälläkin pitäisi olla jokin raja-arvo mitä yksittäinen akseli ei saisi ylittää! Esim. kolmiakselinen trippeli punnittu massat: 1 -akseli 5100 kg, 2 -akseli 15700, 3 -akseli 6600 kg, teli 27 tonninen. Asia on kunnossa pykälien mukaan, eikä se siitä miksikään muutu jos lisätään akseleita ja massoja.

2.4 23 §

23 § 1 b Auton ja keskiakseliperävaunun kokonaismassa: Valvojat oudoksuivat sitä, ettei yleisperustelujen kirjauksen mukaan ollut käytettävissä tutkimustuloksia, vaikka heidän kokemuksensa mukaan keskiakseliperävaunuja on HCT -yhdistelmissä ollut jo pitkään perässä ja muutoinkin moduuleissa.

2.5 24 §

Auton piteuden nosto 13 metriin on varmasti perusteltua, koska linja-autot

voivat olla vielä tuotakin pidempiä.

Puoliperävaunujen pituuden kasvu saattaa tuoda haasteita, samoin kuin 34,50 metrin yhdistelmäpituus sekä pidentyneet varsinaiset perävaunut.

Mikäli auton ja keskiakseliperävaunun kokonaispituutta kasvatetaan, täytyisikö myös sen kokonaismassaa nostaa.

Kuorma-autoon kytkettävien perävaunujen luettelo on selkeä.

2.6 32 §

Valvonnassa jouduttaneen pohtimaan sitä, miten 32 b pykälän vaatimus ajoneuvoyhdistelmän vakaudesta tulee todennettua ja mistä valvoja voi tietää, että vaatimus täyttyy.

2.7 33 §

Valvonnassa voi haasteeksi tulla se, että 33 § 2 kohdan teknisten laitteiden kaikkien vaatimuksien täyttymisen todentaminen ei tulle olemaan kovin yksinkertaista. Toivottavasti nämäkin tekniset vaatimukset tullaan kirjaamaan ajoneuvon rekisteritietoihin, ajoneuvoyhdistelmän hyväksymismerkintöjen yhteyteen, valvojankin käytettäväksi.

2a kohta: "joilla näkee...", tulisiko olla "Kuljettajan tulee varmistua siitä että näkyvyys sivuille ja taakse on mahdollista ja riittävä, ja että säädöt ovat oikein" Muutoin vastuukysymys jää liian avoimeksi siitä että kenen tuli varmistua riittävästä näkyvyydestä.

Hyvää on se, että pitkille yhdistelmille on tiukemmat vaatimukset ja yhdistelmien pitää olla nykyaikaisia.

2.8 45 §

45 §:n muutos on selkeä ja hyvä kuorman takaylityksen suhteen, kun auton perässä on vielä perävaunu. Tällä hetkellä tulkinnat ovat olleet sekavia.

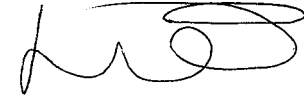
2.9 46 §

Kuorman sijoittamisen vaatimus on hyvä, mutta miten se todetaan valvonnassa täytetyksi. Kirjaus ei muutoinkaan ole välttämättä riittävän selkeä ("mahdollisimman eteen koko yhdistelmä huomioiden").

2.10 51 §

Pitkän ajoneuvoyhdistelmän merkitseminen on hyvä asia. Eri asia on se, miten tavallinen henkilöauton kuljettaja osaa arvioida sanan "pitkä" pituutta. Mahdollista voisi olla sekin, että edellyttäisiin myös metrimääräistä merkintää taimmaiseen perävaunuun, esimerkiksi "rullattavia" numeroita käytämällä.

Poliisiylitarkastajan sijainen
Poliisitarkastaja



Timo Ajaste

Poliisitarkastaja



Kari Onninen

Jakelu

kirjaamo@lvm.fi
eriks.asplund@lvm.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue
Poliisin valtakunnallinen raskaan liikenteen ohjaustoiminto
Poliisin valtakunnallinen raskaan liikenteen verkosto