



Liikenne- ja viestintäministeriö
Kirjaamo kirjaamo@lvm.fi
Erityisasiantuntija Erik Asplund
PL 31
00023 Valtioneuvosto

LAUSUNTO
20.4.2017

Luonnos valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamiseksi, LVM/145/03/2018

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta. Koska liiton jäsenten pääasiallinen toiminta liittyy kappaletavaraliikenteeseen, painotetaan lausunnossamme tätä näkökulmaa.

Yleistä

Esitetyillä ajoneuvojen suurimpien pituuksien kasvattamisella on merkittävä vaikutus jäsenyrityksiimme. Näemme, että pidemmille mitoille löytyy paljon käyttöä ja niillä voidaan parantaa kuljetusten tehokkuutta, vähentää polttoaineenkulutusta ja liikenteen päästöjä sekä parantaa elinkeinoelämän kilpailukykyä liikenneturvallisuuksiin heikentämättä.

Taloudellisten vaikutusten osalta on arvioitu, että pidempien yhdistelmien käyttö vähentäisi kappaletavaraliikenteessä ja elintarvikekuljetuksissa noin 100 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuodessa. Tämän on arvioitu vähentävän noin 20 miljoonaa litraa polttoaineenkulutusta. Liittomme käsityksen mukaan näin suurin säästöihin ei päästä. Vaikka merkitys on melko suuri, on paljon kuljetuksia, joissa ei ole hyötyä nykyistä pitemmistä yhdistelmistä. Uudet mitat vähentävät kaluston kokonaismäärä, mutta ei suhteessa mahdolliseen tilavuuden kasvuun. Mm. usein enimmäismassat rajoittavat tätä. Kappaletavarakuljetusten täyttöaste on tällä hetkellä erittäin korkea, joten hyötyä pidemmistä yhdistelmistä saadaan vain, jos ajoneuvo saadaan täyteen.

Liittomme mielestä esitettyjen muutosten suurin ongelma on se, että se sallii hyvin erilaisia yhdistelmiä, joka johtaa hyvin räätälöityihin ratkaisuihin. Tämä puolestaan johtaa ajoneuvokaluston kustannusten nousuun, koska ei voida käyttää sarjavalmistusta. Olisi tärkeää pystyä hyödyntämään nykyistä kalustoa ja erityisesti perävaunuja, joiden käyttöikä on pitkä. Tämän vuoksi pitäisi käydä nopeasti kuljetusalan kanssa läpi tilanne ja päättää, mitkä yhdistelmät ovat tyypillisimmät yhdistelmät, jotka hyväksytään. Lähtökohtana tulee olla yhteensopivuus sallittujen EU-ajoneuvojen mittojen kanssa, joista modulaarisesti voidaan rakentaa yli 25,25 metriä pitkät yhdistelmät. Jos edelleen jää tarvetta erikoisemmille pituuksille, niitä voisi toteuttaa erikoisluvilla.

Nykyisen kaluston parempi hyödyntäminen edellyttäisi, että Duo2 -yhdistelmässä tulisi voida jälkimmäisenä vaununa ja dollyna käyttää nykyistä kalustoa. Duo 2 -yhdistelmässä tulisi olla mahdollista varustella olemassa olevasta perävaunukannasta. Tämä tarkoittaisi, että etumainen perävaunu voisi toimia ilman kääntyviä akseleita. Myös kuormatilaltaan 17,5 metrin täysperävaunu tulisi olla yksi standardimitta.

Kääntövyöryssä ja stabiliteettisäännösten tulisi olla riittävän väljät, jotta nykyistä kalustoa voitaisiin hyödyntää järkevästi. Vetovarustuksena tulisi myös voida hyödyntää olemassa olevaa kalustoa niissä tapauksissa, joissa yhdistelmän kokonaismassat eivät

nouse. Yhdistelmien vetoautoille ei tulisi määrätä liikaa rajoitteita, jotka heikentävät mahdollisuutta olemassa olevan perävaunukaluston käyttöön tai niiden yhteenkytkettävyyteen. Nykyiselle kalustolle tulee antaa 10 vuoden siirtymäaika, jona uusia ajoneuvoja kevyempiä ehtoja sovelletaan. Nykyisen kaluston paremmalla hyödyntämisellä on suuri kansantaloudellinen vaikutus. Se nopeuttaa uusien mittojen hyödyntämistä, kun ei tarvitse siirtyä välittömästi uuteen kalustoon. Samoin nykyinen kalusto voidaan käyttää järkevän eliniän loppuun

Yksityiskohtaisia kommentteja

17 § Liukuesteiden käyttö auton ja siihen kytketyn hinattavan ajoneuvon renkaissa.

Liittomme ehdottaa lisäystä, joka parantaisi liikenneturvallisuutta ja liikkeellelähtöä. Yli 28 metrin yhdistelmissä tulee vetävillä akseleilla alla talvirenkaat (3PMSF-merkintä) eli M+S merkintä ei riitä.

24 § Auton, perävaunun ja niiden yhdistelmän pituus

Esitämme myös, että puoliperävaunuyhdistelmän enimmäispituus kasvatettaisiin 22,25 metrin sijasta 23,00 metriin. Vastaavasti puoliperävaunun mitaksi perävaunun vetotapin pystyakselista perävaunun takimmaiseen osaan tulisi olla 18,00 metriä ehdotetun 17,65 metrin sijaan. Perustelut muutokselle ovat seuraavat:

- Jäsenyrityksistämme Vähälällä on kokeilukäytössä esitetyn pituinen puoliperävaunuyhdistelmä, jonka osalta ei ole ollut käytännössä liikenteessä ongelmia. Sillä on liikennöity samoissa toimintaympäristöissä kuin 25,25 metrisillä moduuliyhdistelmillä
- Ruotsissa on poikkeusluvilla käytössä vastaavia yhdistelmiä useita kymmeniä. Yhtenäisen pohjoismaisen mitoituksen aikaansaaminen olisi erittäin järkevää. Kalustolla voitaisiin ajaa rajat ylittävää liikennettä ja vaihtoautomarkkinat olisivat toimivammat.
- Mainittu yhdistelmä on hyvin käyttökelpoinen ja tehokas.

26 § Ajoneuvoyhdistelmän kääntyminen

Pykälän 2 momentti on tarkoitus säilyttää sellaisenaan lukuun ottamatta pieniä täsmennyksiä. Momentin mukaisessa yhdistelmässä käytettävässä puoliperävaunussa tai varsinaisessa perävaunussa etäisyys vetotapista tai etuakseliston kääntöasteestä yksiakselisen perävaunun taka-akseliin tai useampiakselisen perävaunun taka-akseliston ohjautumattomien akselien keskiviivaan saa olla enintään 8,15 metriä. Esitämme tästä vaatimuksesta luopumista turhana, koska on mahdollista rakentaa yhdistelmä, joka täyttää kääntyvyysvaatimuksen, vaikka tämä 8,15 metrin pituusraja ylittyikin.

Pykälään esitetään uutta 3 momenttia, jossa esitetään kääntyvyyttä tarkasteltavaksi ajettaessa 120 asteen käännöstä. Katsomme, että paremmin käytännön tarpeita vastaisi tarkastelu ajettaessa 90 asteen käännöstä. Tällainen tarkastelu on käytössä mm. Ruotsissa ja olisi näin ollen omiaan myös helpottamaan maiden välistä liikennettä. Saamien tietojen mukaan monet nykyisin kokeilussa olevista yhdistelmistä eivät täyttäisi ehdotettua vaatimusta, vaikka näillä ei ole kuitenkaan ollut erityisiä ongelmia. LL edellyttää vaatimuksen lieventämistä siten, että kokeilussa olevat yhdistelmät täyttävät asetuksen vaatimuksen, jonka tulee perustua 90 asteen käännökseen.

33 § Auton ja perävaunun kytkeminen

Pykälässä esitetään varusteluvaatimuksia pidemmille yhdistelmille. LL katsoo, että vaatimukset ovat perusteltuja mutta katsoo, että olisi erityisesti keskityttävä varusteisiin, jotka parantavat nimenomaan pidempien yhdistelmien turvallisuutta. Erityisesti 2b kohdan vaatimus tulisi asettaa vain asetuksen voimaantulon jälkeen käyttöön otettaville

ajoneuvoille. Edelleen kohdan 2d vaatimus tulisi asettaa vain uusille yli 68 tonnin painoisille yhdistelmille.

Esityksessä todetaan, että löytyy noin kaksi tuhatta liittymää, joiden mitoitus voi aiheuttaa ongelmia pidempien yhdistelmien osalta. Liittomme näkee, että jotta uusista pidemmistä yhdistelmistä olisi nopeasti hyötyä, tulisi ongelmalliset liittymät korjata mahdollisimman pian. Tärkeysjärjestys tulee valita yhdessä kuljetusalan kanssa. Esityksessä ei puhuta kuntien vastuulla olevasta katuverkosta ja sen liittymistä ja risteyksistä. Olisi erittäin tärkeää, että Liikennevirasto kävisi vuoropuhelua kuntien kanssa, jotta siellä mahdolliset ongelmakohdat saadaan myös poistettua.

Liikenneverkko

Nämä uudet pidemmät yhdistelmät ovat entistä kalliimpia ja hyötyjen saamiseksi on erittäin tärkeää, että niillä voidaan liikkua 24/7 ympäri vuoden. Kappaletavaraliikenteessä ajetaan paljon myös yöaikaan. Sen vuoksi reiteillä, joilla uudet pidemmät yhdistelmät liikkuvat tulee talvikunnossapidon olla hyvällä tasolla. Uusien pidempien yhdistelmien vaikutus tauko- ja lepopaikkojen suhteen on myös tarkasteltava nopealla aikataululla ja tehtävä tarpeelliset muutokset. Tauko- ja lepopaikkoja tarvitaan päätiellä ja kaupunkien ja kasvukeskusten läheisyydessä. Täysi hyödyntäminen edellyttää myös sitä, että löytyy paikkoja, joissa pitkä ajoneuvoyhdistelmää ja kuormaa voidaan käsitellä.

Koulutus

Haluamme korostaa, että ajoneuvojen kuljettajien peruskoulutusta olisi myös muutettava, koska pitempien ajoneuvojen kuljettaminen vaatii tarkkuutta ja uusien tekniikoiden hallintaa (kamerat jne.). Lisäksi ammattipätevyiden jatkokoulutuspäivien sisällössä ja painotuksessa tulisi tavaraliikenteen kuljettajilla huomioida pitemmät ajoneuvoyhdistelmät ja sitäkin kautta varmistaa niille ammattitaitoiset kuljettajat.

Logistiikkayritysten Liitto ry edustaa merkittäviä logistiikkaoperaattoreita Suomessa. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto on noin 1,5 miljardia euroa ja yritykset työllistävät noin 6 000 henkilöä suoraan ja alihankintana noin 5 000 henkilöä. Omia kuorma-autoja jäsenyrityksillä on 1 300 ja perävaunuja 2 400. Jäsenten alihankkijoilla on 3 200 kuorma-autoa ja 300 perävaunua.

Kunnioitavasti

Logistiikkayritysten Liitto ry
Pekka Aaltonen
Toimitusjohtaja