

Euroopan komissio

2018/0477/FIN - T40T

Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta Kuntaliiton kannanotto

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti 30.11.2018, että Euroopan komissio on vastannut Suomen lähettämään ennakoilmoitukseen ja ilmoittanut Suomen asetusehdotuksen pitkien ajoneuvoyhdistelmien sallimisesta olevan EU-säätelyn mukainen. Kuntaliiton saaman tiedon mukaan sidosryhmillä on kuitenkin mahdollisuus antaa EU:n notifiointimenettelyssä olevasta valtioneuvoston asetusmuutosehdotuksesta kommentteja 27.12.2018 saakka Euroopan komissiolle.

Valmisteilla olevalla asetusmuutoksella esitetään sallittavaksi nykyistä pidempien, enimmillään 34,5 metristen ajoneuvoyhdistelmien käyttö koko Suomen tieverkolla ilman erillistä lupamenettelyä. Muutoksen perusteluna ovat kuljetustaloudelliset säästöt ja CO₂-päästöjen vähennykset.

Asetuksen valmistelussa pääpaino liikenneturvallisuutta selvitettäessä on ollut ajoneuvotekniikassa ja ympäristön (liikenneväylät, tilantarve, ympäristöhäiriöt) ja ihmisen (kuljettaja, muut tienkäyttäjät) näkökulma on jäänyt vähälle huomiolle.

Arviot muutoksen hyödyistä mm. CO₂-vähennysten osalta ovat ylimitoitettuja. Päästöjen väheneminen on korkeintaan alle prosentti koko tieliikenteen päästöistä (Liikenneviraston raportti 57/2017). Vastaaviin päästövähennyksiin voidaan päästä monin keinoin mm. ajoneuvokaluston uusimisella ja rengaspaineseurantajärjestelmien paremmalla hyödyntämisellä. Saatava hyöty ei ole siis merkittävä, etenkin verrattuna muutoksesta aiheutuviin haittoihin.

Vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ei ole selvitetty riittävän perusteellisesti eikä pitkien yhdistelmien vaikeasta hallittavuudesta aiheutuvia riskejä ole arvioitu ongelmallisissa ajotilanteissa eikä etenkin taajamissa. Tuoreen tutkimustiedon mukaan ongelmallisissa ajotilanteissa ei monimutkaisimpien ajoneuvoyhdistelmien viimeinen perävaunu ole käytännössä kuljettajan hallittavissa pitkistä viiveistä johtuen¹. HCT-yhdistelmiä on myös kokeiltu poikkeusluvilla vasta viiden vuoden ajan (helmi-kuussa 2018 liikenteessä oli 43 HCT-ajoneuvoyhdistelmää). Kokeiluja on tehty reiteillä, joiden liikennöintikelpoisuus on etukäteen tarkistettu. HCT-yhdistelmiä on myös katkaistu tai liikennöinti niillä on jätetty kokonaan tekemättä, kun ajokeli on ollut erittäin huono. Näin ollen tutkimustietoa haastavammista, mutta Suomessa yleisistä, keliolosuhteista on vain vähän. Myös muu tutkimustieto on suhteellisen suppeata ja sitä on arvioitu vielä vähän.

Selvityksissä rautatiekuljetusten kilpailukyvyyn nähdään tulevaisuudessa paranevan. Tästä on tehty johtopäätös, että tämä todennäköisesti pienentäisi siirtymäpotentiaalia rautateiltä maanteille. Mitään varmuutta siitä ei kuitenkaan ole.

Asetusta ei ole valmisteltu hyvän lainsäädäntötavan mukaisesti, vaan kunnat on pidetty valmistelusta sivussa eikä niille ole jaettu avoimesti tietoa. Kunnat ovat saaneet tiedon valmistelutyöstä vasta liikenne- ja viestintäministeriön 31.1.2018 julkaiseman tiedotteen myötä. Kunnilta ei myöskään keväällä 2018 pyydetty suoraan lausuntoja. Asetusehdotuksen vaikutuksia sekä muutostarpeiden määrää ja kustannuksia kuntien katuverkoilla ei ole arvioitu, vaikka vaikutusten selvittäminen kuuluu lainsäätäjän tehtäviin. Riittävänä selvittämisenä ei voida pitää sitä, että asetusluonnoksen jo olemassa notifioitavana, suurimmilta kunnilta on pyydetty arvioita niiden katuverkoilla olevista hankalista paikoista. Suomessa on 311 kuntaa ja arviopyyntö on lähetetty noin kolmellekymmenelle kunnalle, joista vain seitsemän vastasi kyselyyn. Kuntien näkemys on, että kuntien katuverkolla nämä

pidemmät ajoneuvoyhdistelmät voidaan ohjata vain niille soveltuville määrätyille reiteille ja näiden ajoneuvoyhdistelmien tulisi olla katuverkolla lähtökohtaisesti kielletty.

Asetuksessa on lähdetty siitä, että tienpitäjien (tienpitäjiä ovat kunnat, valtio ja yksityiset tienpitäjät) tulee erikseen kieltää näiden ajoneuvoyhdistelmien liikkuminen siellä, missä niiden liikkumista ei voida sallia eikä siitä, että ne sallittaisiin vain niille soveltuvilla reiteillä. Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että suurimmalle osalle kuntien katuverkkoja jouduttaisiin määrittämään ja merkitsemään ajoneuvojen pituusrajoitukset. Tämä olisi kunnille iso ylimääräinen paljon kustannuksia ja byrokratiaa aiheuttava työsarka. Kunnat saattaisivat joutua myös kehittämään erilaisia järjestelyjä poikkeuslupien myöntämiseksi. Kenenkään etuja ei palvelisi, että Suomessa olisi kirjava joukko erillisiä lupaprosesseja. Asetuksen tarkoituksena on ollut vähentää kuljetusyrittäjille poikkeuslupamennettelyistä aiheutuvaa haittaa.

Suomen Kuntaliitto on kaikkien suomalaisten kaupunkien ja kuntien edunvalvoja. Yhdistyksen ydintehtävänä on edistää kuntien ja niiden kumppaniorganisaatioiden etuja ja kehitystä ja tarjota niille palveluja.

1 Jere Lehtinen, Nonlinear Lateral Dynamic Behavior of High Capacity Transport Vehicle, Master's Thesis 2015, Aalto University

SUOMEN KUNTALIITTO

Jarkko Huovinen
johtaja, alueet ja yhdyskunnat

Hanna Kemppainen
yhdyskuntatekniikan asiantuntija