

17.5.2013

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Luonnos valtioneuvoston asetukseksi ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta; LVM/1533/03/2012

LIKENNETURVAN LAUSUNTO LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE 17.5.2013

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi mittoja ja massoja koskevien määräysten muutosehdotuksesta.

Yleistä muutosehdotuksesta

Ehdotuksen mukaan Suomessa sallittaisiin entistä raskaammat kuorma-autot ja yhdistelmät liikenteeseen. Muutos tehtäisiin kansainvälisen kilpailukyvyn parantamiseksi. Suomessa sallitut nykyisetkin ajoneuvoyhdistelmät ovat käytännössä eurooppalaisen mittapuun mukaan raskaampia ja suurempia kuin muualla Euroopassa. Tämän on mahdollistanut niin sanottu moduuliperiaate, joka otettiin käyttöön silloin, kun Ruotsi ja Suomi liittyivät EU:iin. Suomessa ja Ruotsissa on siten (moduuli)yhdistelmän suurin sallittu kokonaisuudessa 60 t ja pituus 25,25 metriä. Suomessa enimmäiskorkeus on 4,20 m. Pääsääntöisesti muualla Euroopassa suurin pituus on 18,75 m ja korkeus 4,0 m. Kokonaisuudessa voi vaihdella kansallisesti, mutta yleensä se on 40 – 50 tonnia.

Liikenneturva ymmärtää enimmäismassojen noston mahdollisuudet Suomen kuljetustehokkuuden parantamiseksi. Tehokkuuden parantumisesta voidaan nähdä myös etua Suomen ympäristötavoitteiden ja energiankulutustavoitteiden saavuttamiseen. Parhaimmillaan etua syntyy myös liikenneturvallisuuksitavoitteiden saavuttamiseksi, jos ajoneuvo- tai yhdistelmäkohtainen riski ei kasva. Esitetyissä muutoksissa on kuitenkin useita uhkakuvia, joista saattaa seurata merkittävää liikenneturvallisuuden huononemista.

Elinkeinoelämä, erityisesti metsäteollisuus, on voimakkaasti ajanut ehdotuksen mukaista painojen muutosta. Näyttäisi lisäksi, että myös olennainen valmisteluun käytetty tietous olisi peräisin metsäteollisuuden asiantuntijoilta. Kyseessä on erittäin suuri muutos; yhdistelmän kokonaispaino nousisi (60 tonnista 76 tonniin) suhteessa jopa enemmän kuin vuosina 1990-93 toteutettu vastaava muutos (48 tonnista 60 tonniin). Vaikutelmaksi jää, että muutosten vaikutusten arviointia ei ole toteutettu

17.5.2013

vielä riittävän laajasti, riippumattomasti ja avoimesti. Useita kysymyksiä ja riskitekijöitä on vielä selvittämättä.

Muutosehdotuksessa ja perustelumuiustiossa ei ole arvioitu, minkälaisia ajoneuvoyhdistelmiä käytännössä mihinkin kuljetusalaan tulisi käyttöön. Muutosehdotus lähtee siitä, että painojen muutos (jatkossa käytetään puhekielessä vakiintuneita "paino"-termejä tarkoittaen suuretta massa) toteutetaan laajasti. Muutos koskisi niin uusia kuin jo käytössä olevia ajoneuvoja tai yhdistelmiä, kaikkia reittejä ja kuljetusaloja. Vaarallisten aineiden kuljetuksia muutos ei kuitenkaan koskisi täysimääräisesti.

Muutos vaikuttaisi lähinnä varsinaisiin perävaunuyhdistelmiin ja moduuliyhdistelmiin. Muualla Euroopassa yleisimmän puoliperävaunuyhdistelmän painot eivät muutu.

Muutosehdotuksessa oleellisin kriteeri on akselien lukumäärä. Akselien määrän lisäämisellä pyritään siihen, että tierasitus ei nousisi. Paripyörävaatimusta lisäämällä teoreettisesti laskettu tierasitus joissakin tapauksissa jopa laskee, vaikka kokonaispaino nousee.

Akselien määrän lisäys tarkoittaa sitä, että kalustoa joudutaan uusimaan. Uusimiseen on kaksi mahdollisuutta. Vaihtoehtoina ovat joko kokonaan uuden kaluston hankinta tai vanhan kaluston muokkaaminen uudet painot mahdollistavaksi. Niissä tapauksissa, joissa vanha kalusto on jo valmiiksi telivetoista ja paripyörin varustettua, voi vanhan kaluston uudistaminen korjaamalla olla yksinkertaisempaa. Joillakin kuljetusaloilla on erilainen tilanne siihen, miten vanhaa kalustoa on mahdollista muokata.

Joka tapauksessa uudistus aiheuttaa kuljetusalalle valtavan investointipaineen. Tilanne on jo näkynyt markkinahäiriönä, kun ala ei ole uskaltanut investoida, koska uudet määräykset eivät ole olleet varmuudella tiedossa.

Vaikutus kuljetusalan kilpailutilanteeseen

Kuljetusala on perinteisesti pienyrittäjävaltainen, erittäin voimakkaasti kilpailtu ja sen kannattavuusaste on alhainen. Alalla on siten heikot valmiudet investointeihin. Lisäksi yleinen tilanne rahoitusmarkkinoilla on haastava investointien rahoittamista ajatellen. Kovan kilpailun vuoksi tehokkuuden lisäyksestä saatava hyöty ei tule näkymään kuljetusten kannattavuuden parantumisena, vaan oletettavasti yksikkörahdit tulevat laskemaan. Hyödyn korjannevat täysimääräisesti kuljetusten ostajat, jotka muutosta eniten ajavatkin. Ajoneuvo- tai yhdistelmäkohtaiset

17.5.2013

kustannukset (polttoaine-, rengas yms. kustannukset) tulevat nousemaan, mikä tulisi huomioida rahtien hinnoittelussa.

Joissakin tapauksissa ehdotettu muutos tekee osan nykyisestä kalustosta epäkurantiksi. Tämä tekee uusinvestoinnin haastavaksi yrittäjälle, kun vanhan kaluston vaihtoarvo laskee merkittävästi. Muutoksen riskinä on, että kuljetusala joutuu yhä syvenevään kustannuspaineeseen ja heikentyvään kannattavuuteen. Se tulee näkymään edelleen lisääntyvänä epäterveenä kilpailuna, jossa kannattavuutta haetaan kaikin keinoin. Tällainen johtaa, valitettavasti, usein myös turvallisuudesta tinkimiseen.

Vaikutus teiden ja siltojen kestävyYTEEN

Akseli- ja telipainoja ei muutosehdotuksessa ole tarkoitus nostaa. Akselien määrän lisäämisellä ja paripyörävaatimuksilla huolehditaan siitä, että laskennallinen tierasitus ei kasva. Siltojen osalta tilanne on toinen. Ajoneuvon tai yhdistelmän paino, pidemmillä silloilla 76 tonnia kokonaisuudessaan, kuormittaa sillan rakenteita. Vaikka paripyörillä ja lisäakseleilla voitaisiinkin suuri osa ainakin tiestön pintarakenteille koituvista haitoista estää, niin ei liene täysin poissuljettua, etteikö tiestön pohjarakenteiden kestävyYTEEN voisi muutoksella olla esimerkiksi pidemmän aikavälin vaikutusta.

Suomen silloissa on Liikenneviraston mukaan jo ennestään huomattavasti korjausvelkaa. Nopeasti tehty muutos aiheuttaa lisärasituksen korjausvelkaan, kun nyt käyttöajaltaan loppuvaiheessa olevien siltojen rasiTusta lisätään ja nopeutetaan siltojen käyttöiän päättymistä. Seuraaville neljälle vuodelle on jo päätetty lisämäärärahaTta, jolla siltojen uudistamista nopeutetaan.

Ehdotetuissa muutoksissa periaatteessa ei nosteta akseli- tai telipainoja. Kuitenkin varsinkin vanhalle kalustolle ehdotetussa viiden vuoden väliaikaisessa painojen nostossa todennäköisesti telipainot käytännössä nousisivat. Ehdotettua kolmiakselisen auton kahden tonnin lisäystä kokonaispainoon on vaikea toteuttaa ilman, että nykyistä 19 tonnin telipainoa ylitetään.

Myös metsäteollisuuden ehdotukset lähtevät siitä, että nykyisen kolmiakselisen vetokaluston kanssa tulisi voida käyttää viisiakselista perävaunua ja saavuttaa 68 tonnin kokonaispaino. Näissä ratkaisuissa telipaino nousisi vastaavasti todennäköisesti 21 tonniin. On siis kyseenalaista, että muutos ei johtaisi myös nouseviin akselipainoihin ainakin viiden vuoden väliaikaisen säädöksen vuoksi, ja siten myös kasvavaan tierasitukseen.

17.5.2013

Nykyisten neliakselisten autojen kokonaispainon lisäyksen hyödyntämiseksi siltasääntöä ehdotetaan muutettavaksi vastaavasti. Tähän asti 32 tonnin kokonaispaino on edellyttänyt 6,25 metrin akseliväliä. Muutoksen jälkeen siihen riittäisi 5,55 metrin akseliväli. Vastaavasti muutettaisiin yhdistelmien siltasääntöä. Nykyinen 60 tonnia voitaisiin saavuttaa yli kaksi metriä lyhyemmällä ääriakselien välillä. Voitaneen hyvin kyseenalaistaa, mikä merkitys koko siltasäännöillä yleensä on, kun niitä on näin kevyt muuttaa.

Vaikutus ylipainokulttuuriin

On tunnettua, että nykyisinkin tien päällä on ollut, ja on edelleen, yhdistelmiä, joissa todelliset kokonaispainot ovat lähempänä ehdotettuja uusia painoja kuin nykyisiä sallittuja painoja. Tietyillä teollisuudenaloilla on kuljetuksissa jopa maksettu ylipainoista. Ilmeisesti käytäntöä harjoitetaan jonkin verran edelleen. Tällaisissa tilanteissa ajon kannattavuus usein perustuukin nimenomaan ylipainokuormilla ajamiseen.

Samanaikaisesti kun nyt ehdotettu kokonaispainojen nosto tulisi voimaan, on valvova viranomaisen ison organisaatiomuutoksen edessä. Liikenteeseen erikoistunut valtakunnallinen Liikkuva poliisi lakkautetaan. LP on vastannut erityisesti raskaan liikenteen valvonnasta. Ylipainojen valvonta on työlästä perinteisellä vaakamenetelmällä. On todennäköistä, että jollakin aikavälillä raskaan liikenteen valvontaa suorittaa nykyistä vähemmän raskaaseen liikenteeseen ja sen ajoneuvoihin perehtynyt poliisikunta.

Tavarakuljetusten ylipainoista ja sen vaikutuksesta kilpailun tasapuolisuuteen on huolissaan myös EU-komissio, joka tuoreessa mitta- ja massadirektiivin (96/53/EY) avaavassa direktiiviehdotuksessaan ehdottaa automaattista painojen mittaamista. Käytännössä tämä tarkoittaisi ajoneuvossa olevaa mittausta, joka lisäksi olisi etäluettavissa vauhdissa ajoneuvon ulkopuolelta.

Jotta ehdotuksen mukainen kokonaispainojen korotus ei liu'uttaisi Suomen ylipainokulttuuria vain uudelle tasolle, tulisi valvontaa uusien kokonaispainojen myötä tehostaa. Tämä onnistuu vain toteuttamalla komission ehdotuksen mukainen tai vastaava mittausjärjestelmä vaatimuksena uusien painojen hyödyntämiselle. Vaikka tässä vaiheessa mittaukset eivät vielä olisi etäluettavia, riittäisi valvovalle viranomaiselle akselikohtaisten mittalaitteiden luku ja yhteenlasku seulomaan punnitusta edellyttävät yhdistelmät.

17.5.2013

Vaikutukset ajodynamiikkaan

Konginkankaan onnettomuuden jälkipuinnissa oli paljon esillä ja selvitettiin erityisesti kahta raskaan liikenteen turvallisuuden ongelmakohtaa. Toinen on ylinopeus ja toinen vetoauton ja perävaunun massasuhde.

Kuorma-autojen ja perävaunullisten yhdistelmien suurin sallittu nopeus on Suomessa 80 km/h. Nopeudenrajoittimelle sallitaan kuitenkin tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti enintään 90 km/h. Tästä on tullut myös liikenteessä de facto -enimmäisnopeus - puhutaan niin sanotusta ”rajoitinta vasten ajamisesta”. Konginkankaan onnettomuuden tutkintalautakunta ehdotti rajoittimen enimmäisnopeuden laskemista 80 km/h:een. Tähän ei Suomessa ole menty, koska ”sitä ei voisi vaatia ulkomaisiltakaan”.

Enimmäispainojen osalta, silloin kun mennään mitta- ja massadirektiivin ns. kansainvälisten painojen yli, on kyse puhtaasti kansallisesta menettelystä. Näin ollen olisi täysin perusteltua edellyttää myös kansallisesti säädettyä nopeudenrajoittimen enimmäisnopeutta ehtona kansallisille enimmäispainoille.

Toinen ajodynamiikkaan vaikuttava tekijä on vetoauton ja perävaunun massasuhde. Nyt moduuliyhdistelmille (yli 22 m pitkille) sallitaan enintään 2,5x. Tätä ei ole tarkoitus muuttaa. Sen sijaan lähinnä nykyiselle puutavaran ajoa varten tarkoitettulle alle 22 metriä pitkille yhdistelmille sallittu suhde muutettaisiin 1,5:stä 1,7:ään. Vaikka kerrointa 2,5 ei muuteta, käytännössä liikenteessä olevien yhdistelmien massasuhde monessa tapauksessa huononee huomattavasti. Lisäksi voidaan kysyä, onko enimmäiskerroin 2,5 massasuhteelle kohtuuttoman korkea. Turvallisuuden kannalta pyrkimyksenä tulisi olla suosia sellaisia yhdistelmiä, joissa perävaunun massasuhde vetoautoon nähden pysyy kohtuullisena.

Liikenteeseen tulee todennäköisesti myös sellaisia yhdistelmävaihtoehtoja, jotka toistaiseksi ovat olleet harvinaisia. Esimerkiksi yhdistelmä, jossa kolmiakselisella vetäjällä varustetun puoliperävaunun perään kytketään keskiakseliperävaunu, saattaa tulla huomattavasti nykyistä suositummaksi. Näiden ajodynamiikasta on Suomessa melko vähän kokemusta. Tietävästi muutosehdotusten vaikutuksista eri yhdistelmätyyppien ajodynamiikkaan ei ole tehty tarkempaa selvitystä.

Kolmas merkittävä ajodynamiikkaan vaikuttava muutos on sallitun enimmäiskorkeuden nostaminen. Koska kuormaa ei voida lisätä leveydelle eikä vetoauton osalta paljoa pituudellekaan, on lisäkuormatila otettava ylhäältä. Ajoneuvojen ja yhdistelmien painopiste nousee. Perävaunujen osalta painopisteen nousu ja siirtyminen taaksepäin molemmat heikentävät ajovakautta kuvaavaa RA-

17.5.2013

arvoa. Toisaalta siltasäännön merkittävä lieventäminen mahdollistaa nykyiset 60 tonnin maksimipainot huomattavasti lyhyemmille yhdistelmille. On siis mahdollista, että nykyisiä kuormia alettaisiin ajaa nykyistä lyhyemmillä perävaunuilla, mikä sekään ei ole toivottavaa perävaunun vakauden kannalta.

Tiestön heikko kunto, urautuminen ja painaumat, aiheuttavat sinänsä yhdistelmään heilahteluita puhumattakaan yllättävien liikennetilanteiden vaatimista ohjausliikkeistä. Perävaunun paripyörävaatimuksesta seuraa, että perävaunun runko tulee kapeammaksi ja jousitus sijoittuu ajoneuvon keskilinjaan nähden kapeammalle. Edellä mainittu yhdistettynä sallitun korkeuden noston ja siitä seuraavan painopisteen korkeuden noston kanssa vaikuttanee perävaunun ajodynamiikkaominaisuuksia huonontavasti siinä määrin, että se lienee turvallisuuden kannalta huomattavasti merkittävämpi tekijä kuin riski törmätä korkeuden vuoksi liian mataliin ajoaukkoihin (sillat, ylikulut, yms).

Mainittakoon, että Ruotsissa, jossa korkeutta ei ole muuten virallisesti rajoitettu, ei moduuliyhdistelmässä takimaisen perävaunun ole sallittua olla yli 4,0 metriä korkea.

LIKENNETURVAN LAUSUNTO

Liikenneturva pitää hyvänä, että maantieliikenteen tavarankuljetusten tehokkuutta parannetaan. Se ei saa kuitenkaan tapahtua turvallisuudesta tinkimällä. Ehdotuksen tavoitteena lienee mahdollisimman nopea voimaantulo teollisuudelle koituvan hyödyn maksimoimiseksi ja mahdollisten markkinahäiriöiden minimoimiseksi. Sitä suuremmalla syyllä etukäteen tehtävän vaikutusarvion tulisi olla perusteellinen.

Muutosehdotuksessa painojen noston ainoana vaatimuksena olisi tielle koituvan laskennallisen kuormituksen rajaaminen lisäämällä akseleita ja paripyöriä. Mitään teknisiä tai muita lisääntyvää turvallisuusriskiä kompensoivia vaatimuksia ei esitetä. Hyvinkin vanhalla kalustolla olisi mahdollista hyödyntää uusia painoja.

Liikenneturva esittää, että painojen muutoksille asetetaan turvallisuutta lisääviä vaatimuksia. Tällaisia voisivat olla:

- ylipainojen vähentämiseksi valvontaa helpottavat painojen mittalaitteet ajoneuvoihin
- uudet enimmäispainot sallituiksi vain sellaisille yhdistelmille, joissa vetoauto täyttää uudet (uusille tyypeille v 2013 voimaan tulevat) tyyppi-hyväksyntävaatimukset (AEBS, kaistavahti jne)

17.5.2013

- nopeudenrajoittimen rajanopeuden asettaminen Suomen nopeusrajoituksen mukaiseksi
- painosuhtevaatimuksen tarkentaminen - sellaisten yhdistelmätyyppien, joissa painosuhte tai muut ajodynamiikkaominaisuudet ovat epäedullisia, karsiminen sallituista vaihtoehdoista
- tarkat tekniset vaatimukset niille tapauksille, joissa vanhasta ajoneuvosta muokataan uusien painojen mukainen

Liikenneturvan mielestä muutoksen voimaantuloa tulisi vielä lykätä, ja käyttää aika hyväksi tarkempaan vaikutusarviointiin, tiestön ja siltojen parantamiseen sekä teknisten vaatimusten tarkentamiseen. Yksi mahdollisuus olisi nostaa kokonaispainot ensin esimerkiksi viideksi vuodeksi maltillisemmin 68-70 tonniin, jona aikana voitaisiin seurata ja tutkia vaikutuksia tiestöön ja turvallisuuteen, ennen kuin tehdään lopullinen päätös siitä, voidaanko lopulta mennä 76 tonnin kokonaispainoon.

LIKENNETURVA

Anna-Liisa Tarvainen
Toimitusjohtaja

Juha Valtonen
Tutkimuspäällikkö

JVa, ALT/SVH