

30.3.2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausuntovastine:**Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelain ja siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 17/2020 vp; korjauspaketti)**

Lausun liikenne- ja viestintävaliokunnan pyytämällä tavalla liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijana HCT-ajoneuvoyhdistelmästä ja ELY:n toimivallasta seuraavaa:

Valtiovarainministeriö

Valtiovarainministeriö lausuu, että HCT-ajoneuvoyhdistelmien tieliikennekäyttö aiheuttaa monella tavalla kustannuksia tienpitäjille. Ministeriön toteaa muun muassa, että maantieverkon lisäksi kuntien katuverkolla on risteyksiä ja liikenneympyröitä, joihin voi kohdistua muutostarpeita. Esityksessä ei ole arvioitu sen vaikutuksia kuntien tieverkolle. Esityksessä kuitenkin todetaan, että kohteissa, joissa liittymän parannustoimet eivät ole kokonaistaloudellisesti kannattavia, mutta joissa heikko kääntyvyys aiheuttaa merkittäviä ongelmia, kunnilla ja muilla tienpitäjillä sekä ELY-keskuksilla on mahdollisuus asettaa HCT-ajoneuvoyhdistelmille liikkumisrajoituksia liikennemerkeillä. Haastavammista kohteista voidaan antaa tietoa etukäteen liikennöitsijöille, jotta niitä voidaan välttää reitien suunnittelussa.

Valtiovarainministeriön lausunnon mukaan tieliikennelain muutokset tulevat lisäämään kunnille koituvia kustannuksia ja hallinnollista taakkaa. Näitä ei ole kuitenkaan pystytty arvioimaan esityksessä riittävällä tavalla. Suomen Kuntaliitto on esittänyt, että tieliikennelain uusien vaatimusten merkittävimmistä kustannuseristä tehdään arvio yhteistyössä Kuntaliiton kanssa ja huomioidaan arvio kuntien tulevissa valtionosuuksissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että HCT-ajoneuvoyhdistelmät on hyväksytty Suomessa tieliikennekäyttöön ajoneuvojen käytöstä annetun asetuksen muutoksilla vuoden 2019 alussa. Yhdistelmän vaikutuksia tienpitoon ei ole tästä syystä vielä juurikaan arvioitu. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa yhdistelmän käytön vaikutuksia ja tekee vaikutuksista arvion kaikenlaisen tienpidon kannalta. Myös ajoneuvoyhdistelmän liiketurvallisuusvaikutuksia arvioidaan samassa yhteydessä.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksessa liitteen 6.6 neljännessä selityskohdassa Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään säädettäväksi valtuus antaa tarvittaessa määräyksiä siitä, miten ajoneuvoyhdistelmässä olevia tehoon tai vetokykyyn vaikuttavia voimanlähteitä ja järjestelmiä huomioidaan ajoneuvoyhdistelmän tehoa määritettäessä.

Hallituksen esityksessä esitetyn lainkohdan mukaan massaltaan yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmässä tehon on oltava vähintään 5 kilowattia jokaista yhdistelmämassan tonnia kohden. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa määräyksiä siitä, miten ajoneuvoyhdistelmässä olevia tehoon tai vetokykyyn vaikuttavia voimanlähteitä ja järjestelmiä huomioidaan ajoneuvoyhdistelmän tehoa määritettäessä.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdottaa lausunnossaan, että valtuutta täsmennettäisiin liitteessä 6.6 siten, että valtuus koskisi ajoneuvoyhdistelmän tehon määrittämisen sijaan ajoneuvoyhdistelmän suorituskyvyn määrittämistä. seuraavasti:

Massaltaan yli 44 tonnin ajoneuvoyhdistelmässä tehon on oltava vähintään 5 kilowattia jokaista yhdistelmämassan tonnia kohden. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa määräyksiä vaihtoehtoisista tavoista osoittaa ajoneuvoyhdistelmän riittävä suorituskyky.

Ajoneuvoyhdistelmissä, joissa voidaan hyödyntää samanaikaisesti useita käyttövoimia, esimerkiksi poltto- ja sähkömoottoria, ei ajoneuvoyhdistelmän suorituskyky aina määräydy suoraan mainittujen voimanlähteiden tehojen summasta, joten todellisen suorituskyvyn määrittäminen kuvaisi paremmin ajoneuvoyhdistelmän etenemiskykyä.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Liikenne- ja viestintäviraston muutosehdotusta lakiehdotuksen liitteen 6.6 muuttamiseksi perusteltuna ja esittää, että se tehdään viraston lausunnossaan esittämällä tavalla.

Väylävirasto

Väylävirasto ehdottaa lausunnossaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutosten huomioon ottamista myös lakiesityksen 72 §:ssä (Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa). Ehdotus koskee ELY-keskusten toimivaltaa maantien tienpidossa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että Väyläviraston ehdotus on perusteltu. Tielii-kennelaissa valitun sääntelymallin vuoksi liikenne- ja viestintäministeriö kuitenkin esittää, että 1. lakiesityksen 72 § muotoillaan Väyläviraston ehdotusta vastaavalla tavalla seuraavasti:

72 §

Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

Se, jolla on 71 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan oikeus asettaa liikennemerkki, asettaa väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkin tien ja maantien liittymäkohtaan ja kunta kadun ja mainitun momentin 3 kohdassa tarkoitetun alueen liittymäkohtaan. Kunta asettaa taajamaa osoittavan liikennemerkin. Liikennemerkin pystyttää maantielle se, jolla on 71 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan oikeus asettaa liikennemerkki, muulle tielle kunta.

Vaarallisten aineiden kuljetusrajoitusta osoittavan liikennemerkin asettaa Liikenne- ja viestintävirasto. Liikennemerkin pystyttää maantielle se, jolla on oikeus 71 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan asettaa liikennemerkki, muulle tielle kunta.

Rautatien tasoristeyksen kohdalla olevien liikenteenohjauslaitteiden asettamisesta, kunnossapidosta ja kustannusvastuusta säädetään ratalain (110/2007) 89 §:ssä.

Se, jolla on oikeus 71 §:n 1 momentin mukaan asettaa liikennemerkki, voi päättää, että hakija saa pystyttää kustannuksellaan tämän lain liitteessä 3.6 ja 3.7 tarkoitetun opastusmerkin.

Poliisihallitus

Poliisihallitus lausuu 1. lakiesityksen 192 §:stä (Eräitä ajoneuvoja koskevat poikkeukset). Poliisihallitus kiinnittää huomiotaan siihen, että lupaehtojen rikkominen selviää Liikenne- ja viestintävirastolle pääasiassa poliisin liikennevalvonnassa saamien tietojen perusteella.

Poliisilla ei kuitenkaan ole tiedonluovutusvelvollisuutta tällaisessa tilanteessa, joka voi tarkoittaa sitä, ettei lupavalvontaa voida Liikenne- ja viestintävirastossa tehdä tehokkaasti.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää Poliisihallituksen huomautusta perusteltuna. Riittävää ei kuitenkaan ole se, että poliisilla on asiassa luovutusvelvoite (tai luovutusoikeus), vaan tiedon vastaanottavalla taholla tulee myös olla oikeus käsitellä tietoa. Luparikkomuksista määrätyt rikkomustiedot tulevat tieliikennelain 185 §:n mukaan välittää liikenneasioiden rekisteriin (ajoneuvoliikennerekisteriin), ja siksi lupavalvontaa on jossain määrin mahdollista Liikenne- ja viestintävirastossa tehdä. Se kuitenkin edellyttää prosessien kehittämistä virastossa. Muutoin on tarpeen todeta, että tieliikenteen luparikkomuksiin liittyvä viranomaisten välinen tiedonvaihto on kysymys, jota on tarpeen selvittää laajemmin tulevaisuudessa.

Tieyhdistys

Tieyhdistys lausuu, että tehtäessä lainsäädännöllisiä muutoksia, jotka edellyttävät muutoksia tieverkon rakenteisiin, pitää näille muutoksille osoittaa myös erillinen rahoitus. Ilman verkolle tehtäviä toimenpiteitä ei HCT-kuljetuksista oletettuja hyötyjäkään saada täysimittaisesti käyttöön ja liikenneturvallisuus vaarantuu ahtaissa kääntymistilanteissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että hallituksen esityksen mukaan HCT-ajoneuvoyhdistelmän tienliikennekäytöstä aiheutuviin tienpidon ja rakentamisen kuluihin, esimerkiksi risteysten laajentamistarpeisiin ei myönnetty käyttöasetuksen hyväksymisen yhteydessä määrärahaa vuoden 2019 talousarvioon, eikä sitä ole otettu huomioon omana menoeränä vuoden 2020 talousarviossa tai vuosien 2021-2023 julkisen talouden suunnitelmassa. Asetusmuutoksesta ja esitettävästä laista johtuva edellä kuvattu korjausvelan lisäys katetaan edelleen perusväylänpidon momentilta 31.10.20 kehyksen puitteissa. Perusväylänpidon tasoon lisättiin 300 miljoonaa euroa vuosille 2020-2021 korjausvelan vähentämiseksi. Vuodelle 2022 perusväylänpidon määrärahoihin on lisätty yhteensä 400 miljoonaa euroa ja vuodelle 2023 yhteensä 200 miljoonaa euroa.

ELY-keskukset

ELY-keskukset lausuvat, että käsite ”HCT-ajoneuvoyhdistelmä (puhekielessä HCT-rekka)” on määriteltävä tarkasti tarkoittamaan vain ja ainoastaan 25,25 m - 34,50 m pitkiä raskaan tieliikenteen ajoneuvoyhdistelmiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että HCT-ajoneuvoyhdistelmän –käsitettä käytetään hallituksen esityksessä apukäsitteenä eikä sitä käytetä lainkaan säädöstekstissä. Laissa erilaisten ajoneuvotyyppien erottelu tapahtuu säädettyjen mittojen ja massojen perusteella. Hallituksen esityksessä on todettu myös se, että poikkeusluvalla liikenteessä on myös ylimassaisia yhdistelmiä.

ELY-keskukset lausuvat, että maantieverkon osalta tienpitäjän on ilmoitettava internetsivuillaan karttapohjaisesti esitettynä se maantieverkon osa maantieltä maantielle johtavine liittymineen, joka pystyy välittämään edellä määritellyn HCT-kuljetuksen. Sen lisäksi olisi harkittava valtatie ja kantatien, valtatie ja kantatien sekä kantatien ja kantatien liittymissä merkitsemistä kieltomerkillä sellaiset liittymät, joista HCT-kuljetus ei selviydy. Jos liikennemerkkeillä merkitsemiseen ryhdytään, se pitää liittää tien numerolla ilmoitettuun tienpitäjän antamaan laatulupaukseen (valtatie 1-39, kantatie 40-99). Ensisijainen keino olisi tuo internetsivulla ilmoittaminen. HCT-ajoneuvoyhdistelmille tulisi harkita omaa tunnusta, jota voisi käyttää yhdistelmän perään sijoitettavana yhdistelmän pituudesta mahdollisilla ohittajia varoittavana kilpenä ja samaa tunnusta voisi käyttää liikennemerkkien lisäkilpenä niissä tienkohdissa, joissa joudutaan kohdistamaan jokin käyttäytymisohje, -kielto tai -määräys ainoastaan HCT-ajoneuvoyhdistelmiä koskevaksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää ELY-keskusten ehdotusta internet-verkon hyödyntämisestä HCT-liikenteen ohjauksessa hyvänä. ELY-keskusten ehdotusta HCT-yhdistelmien merkitsemiseksi on mahdollista arvioida tulevaisuudessa, kun yhdistelmien liikenne vaikiintuu ja toiminta kehittyy.

ELY-keskukset korostavat, että HCT-ajoyhdistelmien vaatima tila maanteiden liittymissä aiheuttaa sekä merkittäviä lisäkustannuksia tienpidolle, että liikenneturvallisuuden heikentymistä. ELY-keskusten mukaan liittymien avartamiskustannukset ovat hallituksen esityksessä selvästi alimitoitettut.

Tienpidon kustannuksista liikenne- ja viestintäministeriö viittaa Tieyhdistyksen kohdalla lausuttuun. Avartamiskustannusten kustannusarviot perustuvat Väyläviraston arvioon HCT-yhdistelmiä tieliikennekäyttöön hyväksyttäessä.

ELY-keskus on kommentoinut 159 §:ää (Erikoiskuljetuslupa) ja ehdottaa sitä myös muutettavaksi. Pykälän 1 momentin 2 kohdan ehdotus on lakitekninen eikä välttämätön. Vapaa mittaraja on laissa määrittelemätön käsite. Momentin 4 kohdan osalta kommentin osalta on todettava, että lupamenettelyssä toimivaltainen viranomaisen määrittelee edellytettävän liikenneturvallisuuden sisällön ja merkityksen. Momentin 5 kohdan osalta lupaviranomaisen määrittelee tarpeen erikoiskuljetusluvalle kuljetusreitit osalta.

ELY-keskukset ovat esittäneet muutosta 1. lakiesityksen 72 §:ään. Liikenne- ja viestintäministeriö viittaa Väyläviraston kohdalla lausuttuun.

ELY-keskukset ehdottavat 1. lakiesityksen 191 §:n (Erikoiskuljetusluvan myöntäminen) osalta, että käytössä olisi sama pohja kuin Liikenne- ja viestintäviraston kytkentäkatsastuslomakkeessa (kaikki tarvittavat tiedot) ja jonka pitää olla raskaan kaluston asiantuntijan tekemä.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa ehdotuksesta, että ehdotus ei liity esitettäviin lakeihin, vaan kyse on todistuskäytännöistä. Parhailtaan on valmisteilla Liikenne- ja viestintäministeriön erikoiskuljetusmääräys, johon ehdotus on mahdollista sisällyttää.

Kuntaliitto

Kuntaliitto lausuu, että on tärkeää luoda yhtenäiset käytännöt pitkien yhdistelmien ohjaimiseen ja rajoittamiseen katuverkolla. HCT-asetuksen tarkoituksena oli alun perin sallia pitkät yhdistelmät päätieverkolla, mutta paine niiden mahdollistamiseen katuverkolla kasvaa. Siellä niitä voidaan sallia lähinnä teollisuusalueilla tai muissa erityiskohteissa. Kaduilla risteyksiä ei voida laajentaa turvallisuuden kannalta kriittisissä paikoissa, sillä

se nostaisi ajonopeuksia ja aiheuttaisi turvallisuushaittaa jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Katualueet on mitoitettu ja rakennettu lyhyemmälle kalustolle eikä lisätilaa ole usein edes mahdollista järjestää. Kuntaliiton mukaan kunnat tulevatkin lisäämään katualueille kielto- ja rajoitusmerkkejä lisäkilpineen. Tämä aiheuttaa kunnille kustannuksia ja byrokratiaa. HCT-ajoneuvoja koskevassa sääntelyssä ei ole käsitelty, miten katuverkolla kiellettyjä reittejä merkitään ja millaisia poikkeuslupia kiellettävillä alueilla tarvitaan tai millaisiin tilavarauksiin tulisi varautua.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää kannatettavana Kuntaliiton ehdotusta yhtenäisille käytännöille pitkien yhdistelmien ohjaamiseen ja rajoittamiseen katuverkolla. On selvä, että kunnat tekevät yhteistyötä näiltä osin esim. ELY-keskusten kanssa. Väyläviraston maanteiden liikenteenohjauksen suunnitteluohjeet ovat soveltuvin osin kuntien hyödynnettävissä. HCT-yhdistelmien reittien merkitseminen on Suomessa järjestetty siten, että vastuu ja toimivalta liikenteenohjauksesta on yksinomaan tienpitäjällä, joka taajama-alueella on käytännössä kunta. Myös poikkeuslupamenettelystä vastaa yksinomaan tienpitäjä.

Vaikka kunnalle aiheutuu HCT-yhdistelmien myötä byrokratiaa ja kustannuksia, vähenvä raskaan liikenteen määrä vaikuttaa myönteisesti kunnan liikenneturvallisuuteen. Yhdistelmillä on hallituksen esityksessä todetulla tavalla myös myönteisiä ympäristövaikutuksia kuntien alueella.

Liikenneturva

Liikenneturva kiinnittää huomiota hallituksen esityksen sivulla 10 esitettyyn kohtaan, jossa todetaan, että uusien yhdistelmätyyppien huonompi kääntyvyys aiheuttaa tarpeita liittymien korjauksiin, jotta uudet yhdistelmätyypit mahtuvat kääntymään liittymissä. Korjaustarpeita on arvioitu vain maantieverkon osalta. Sen sijaan kaupunkien ja kuntien osalta korjaustarpeita ei ole arvioitu. Perusteluissa on mainittu, että ”Sellaisissa kohteissa, joissa liittymän parannustoimet eivät ole kokonaistaloudellisesti kannattavia, mutta joissa heikko kääntyvyys aiheuttaa merkittäviä ongelmia, kunnilla ja muilla tienpitäjällä sekä ELY-keskuksilla on mahdollisuus asettaa HCT-ajoneuvoyhdistelmille liikkumisrajoituksia liikennemerkeillä.” Tässä vain on Liikenneturvan ongelmana se, että ei ole sellaista liikennemerkkiä, jolla voitaisiin asettaa liikkumisrajoituksia kääntyvyyden perusteella.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kaikkia ajoneuvoliikenteen ohjaamiseen tarvittavia tilanteita varten ei ole olemassa liikennemerkkiä. Siksi lain mukaan tällaisissa tilanteissa on myös tulevaisuudessa (75 §) mahdollisuus käyttää tekstillistä merkkiä, jolla kielto on mahdollista esittää.

Liikenneturva lausuu, että taajamaliikenteessä, mutta osin myös maantieliikenteessä, nopeuksien hillintä tieteknisin keinoin on oleellinen osa tieliikenteen turvallisuuden parantamista. Nopeuksia voidaan rakenteellisesti hillitä rakentamalla kavennuksia, keskisaarekkeita, kiertoliittymiä sekä yleensä liittymien muotoilulla, mitkä estävät suorat ajo- linjat, ja pakottavat nopeuden alentamiseen. Mikäli uusien mitta- ja kääntyvyysvaatimusten myötä kasvaa vaatimus olla käyttämättä näitä rakenteellisia keinoja, tai jopa purkaa olemassa olevia rakenteita, siellä missä nopeuksien hillintä on tarpeen, erityisesti taajamaliikenteen turvallisuus pitkällä tähtäimellä kärsii. Erityisesti riskinä on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden huononeminen. Tämän vuoksi tienpitäjälle, erityisesti kunnille, tulisi olla mahdollisimman selkeä ja yksinkertainen menettely, miten peruste- liissakin mainitut liikennerajoitukset voidaan toteuttaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on samalla kannalla Liikenneturvan kanssa. Erityisesti kunnille tulee olla selkeä ja yksinkertainen menettely, miten rajoituksen voidaan toteuttaa. Ministeriö viittaa näiltä osin Kuntaliiton kohdalla menettelystä lausuttuun.

SKAL ry

SKAL esittää 1. lakiesityksen 117 a §:n muuttamista (ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun perävaunun suurin sallittu massa). Pykälässä rajoitetaan perävaunun kokonaisuutta äärimmäisten akselien välin mukaan (perävaunun siltasääntö). Esityksessä ehdotetaan siirtymäsäännöstä ennen 1.4.2019 käyttöön otetuille perävaunuille 31.12.2023 saakka, joka on sama kuin 21.1.2019 annetussa käyttöasetuksen muutoksessa.

SKAL esittää, että siirtymäsäännöstä pidennetään mahdollista vanhemman perävaunun kaluston käytön käyttöaikansa loppuun saakka. Hallituksen esityksen mukainen mahdollisuus pidentää käyttöaikaa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä poikkeusluvalla on tähän ongelmaan vain osittainen ratkaisu, kun siitä aiheutuu perävaunun käytölle mm. reittejä koskeva epävarmuus ja se lisää hallinnollista taakkaa.

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että SKAL:n ehdotusta on arvioitu lakiesitysten valmistelussa. SKAL:n tarkoittamissa perävaunuissa on kyse lyhyistä ja painavista perävaunuista, joille SKAL ehdottaa ikuista siirtymäaikaa. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan ehdotuksessa on se ongelma, että jos siirtymäaika on ikuinen, niin tällaisia lyhyitä ja painavia perävaunuja saatetaan ylläpitää keinotekoisesti esimerkiksi vaihtamalla perävaunun osia vuorotellen. Tämän tyyppiset perävaunut ovat erityisen ongelmia siltojen kestävyyskannalta ja käytännössä ongelma myös liikenneturvallisuudelle, kun käytössä on vanhaa ja kulunutta tekniikka. Nämä voivat olla myös säiliöperävaunuja eli kyse on tällöin vaarallisten aineiden kuljettamisesta. Kuten SKAL toteaa, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää hakemuksesta poikkeuksen perävaunun käyttöön, joka on erittäin perusteltua tämän tyyppisen kaluston ollessa kyseessä.

SKAL esittää, että 1. lakiesityksen 192 §:ään lisätään pykälän perusteluissa mainitut poikkeuslupien myöntämistä koskevat vaatimukset, jotta laissa säädetty tai sen nojalla määrätty turvallisuustaso voidaan saavuttaa, eikä kilpailu vääristy. On tärkeää, että myönnettyillä poikkeuksilla ja sitä kautta saavuttavalla lisäkapasiteetilla ei vääristetä kilpailua kuljetusalalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että kyse on lakiteknisestä ehdotuksesta. On myös niin, että pykälä saa sisältöään pykälän perusteluista eikä ehdotukselle ole välttämätöntä tarvetta. Myös liikenne- ja viestintävaliokunta voi mietinnössään korostaa turvallisuuden ja kilpailun tasapuolisuuden merkitystä lain soveltamisen kannalta.

Rovaniemen kaupunki

Rovaniemen kaupunki lausuu HCT-ajoneuvoyhdistelmästä. Kaupungin mukaan liikenneympäristön sopeuttamiseen tarvitaan joka tapauksessa siirtymäsäännökset, koska kysymyksessä on taloudellisesti merkittävästä asiasta kaupungin muutoinkin tiukassa taloudellisessa tilanteessa. Muutosten tekemisen rahoitukseen myös valtion taloudellinen tuki olisi tarpeen.

Liikenne- ja viestintäministeriön toteaa, että HCT-ajoneuvoyhdistelmät ovat olleet tieliikennekäytössä noin vuoden ajan. Siten siirtymäsäännösten asettaminen ei ole enää

mahdollista. Lausunnon mukaan kaupungin kokemukset ovat HCT-ajoneuvoyhdistelmästä toistaiseksi hyvät ja siksi myös Rovaniemellä on tärkeää, että seurataan myös jatkossa yhdistelmien käyttöä kaupungin alueella. Jos ongelmia ilmenee, on tarpeen liikenteenohjauksratkaisuilla, esimerkiksi liikennemerkkeillä, reagoida yhdistelmien pääsyyn katuverkolla. Rahoituksen osalta ministeriö viittaa edellä Tieyhdistyksen kohdalla lausuttuun.

Helsingin kaupunki

Helsingin kaupungin lausunnon mukaan hallituksen esityksessä on sivuutettu liikenneturvallisuusnäkökulmat kuntien katuverkolla kokonaan. Kuntien pitkäjänteinen työ katuverkolla liikenneturvallisuuden parantamiseksi erityisesti jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden osalta on vaarassa menettää merkityksensä.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu, että HCT-ajoneuvoyhdistelmä on hyväksytty tieliikennekäyttöön reilu vuosi sitten. Tänä aikana saadut käyttökokemukset eivät puhu sen puolesta, että liikenneturvallisuustilanne olisi heikentynyt katuverkolla. Liikenne- ja viestintävirasto seuraa HCT-yhdistelmien liikenneturvallisuusvaikutuksia tarkasti myös kuntien katuverkolla ja raportoi kehitystilanteesta säännöllisesti.

Lopuksi totean, että EK, Taksiliitto, Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE, Suomen Motoristit, Ympäristöministeriö, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto, Oikeusministeriö, Pyöräliitto, Opetushallitus, Sisäministeriö, Suomen Paikallisliikenneliitto, Linja-autoliitto, Lapland Safaris Group Oy, Autokoululiitto ja Matkailu ja Ravintolapalvelut MARA eivät lausuneet HCT-ajoneuvoyhdistelmästä eikä ELY-keskusten toimivallasta.

Kimmo Kiiski
Liikenneneuvos