LIIKENNE

Minulle tekee pahaa katsoa, kun tukkirekkaa ei voi painorajan takia lastata täyteen. **TOIMITUSJOHTAJA VILLE KOPRA, VERSOWOOD GROUP**

MARKKU VUORIKARI

Ville Kopran mukaan nykykalustolla voisi ajaa 72 tonnin kuormilla.

Sahat vaativat suurempia rekkoja

Sahat haluavat parantaa kilpailukykyään rekkojen kokoa ja massaa kasvattamalla. Nykyisen 60 tonnin sijaan toiveissa on 80 tonnin yläraja.

”Sahauksessa työn tuottavuus on nelinkertaistunut 90-luvun jälkeen. Sieltä on vaikea enää tehokkuutta lisätä. Kuljetuskustannuksista säästöjä on mahdollista saada”, sanoi toimitusjohtaja **Ville Kopra** Versowood Groupista Metsäteollisuuden järjestämässä logistiikkaseminaarissa viime viikolla.

Kopran mukaan tukin kaukokuljetus maksaa keskimäärin 5,5 euroa kuutiolta. Sahatavaran kuljetus kotimaassa maksaa suunnilleen saman. Ulkomaille kuljetuskustannukset ovat moninkertaiset.

Koska sahojen katteet ovat pienet, säästöjä on yritettävä hakea kaikkialta.

”Kaksi kolmasosaa sahoista on huonossa hapessa. Voi olla, että syksyn ja talven aikana nähdään tuotannon rajoituksia ja jopa konkursseja.”

Pitkät kuljetusmatkat

Suomen pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuu sahoille kilpailuhaittaa. Omalta osaltaan se myös pakottaa sahaamaan bulkkia.

”Täältä käsin on vaikea vastata saksalaisen asiakkaan nopeaan erikoissahatavaratilaukseen. Sitä ei saa millään perille parissa päivässä.”

Koska marginaali on kapea, kuljetuskustannusten nousulla on suuri merkitys kannattavuuteen. Kopra heittää esimerkiksi erään kuljetusyrittäjän kanssa tehdyt laskelmat, jotka osoittavat kustannusten nousseen 1,5 vuodessa 11,5 prosenttia. Se on liikaa.

”Tähän liittyy se, että VR on pelannut itsensä ulos kuljetuksista. Sieltä ei saa aina edes tarjouksia ja jos saa, ehdot on tehty mahdottomiksi.”

VR puolustautuu toteamalla, etteivät muutaman vaunun tilaukset kannata.

Autojen koko suuremmaksi

”Minulle tekee pahaa katsoa, kun tukkirekkaa ei voi painorajan takia lastata täyteen. Myös hakerekkoja ajetaan vajaasti lastattuina”, sanoo Kopra.

Sahat toivovat autojen massan kasvattamista 80 tonniin. Kopra arvelee, että nykykalustolla painoa voisi olla 72 tonnia.

Sen ei pitäisi olla mahdotonta, sillä Ruotsissa on kokeiltu jopa 90 tonnin, kaivoskuljetuksissa jopa 130 tonnin kuljetuksia.

Kopra on toiveikas autojen painorajoitusten muuttamisesta. Hän vaatii, että samalla tarkastellaan autojen ulkomittoja.

”Pelkkä massan kasvattaminen ei riitä. Kaikki eivät kuljeta kiviä.”

Bioenergialle suuremmat rekat

Autojen koon kasvattaminen on tarpeen etenkin bioenergian kuljetuksissa. Autoja voisi siksi kasvattaa kaikkiin suuntiin.

”Autojen korkeuden voisi nostaa 4,2 metristä 4,4 metriin. Nykyinen 2,55 metrin leveys on kansallisen hölmöilyn tulosta. Sen voisi aivan hyvin palauttaa 2,6 metriin.”

Täyteen lastaamalla kuljetuskustannuksista voi nipistää jopa viidenneksen pois.

Kopra torjuu jyrkästi puheet siitä, että autojen koon ja massan lisäys sidottaisiin veronkiristyksiin.

Kustannussäästöjä syntyisi myös meno-paluukuljetuksia tehostamalla. Se taas edellyttäisi yritysten yhteistyötä.

Kopran toivomuslistaan kuuluu ulkomaisille kuljetuksille asetettavat maksut. Niiden tuotto voitaisiin käyttää tiestön ylläpitoon.

Yksityisteille lisää rahaa

Tiestön kunto huolettaa sahoja, ja syystä. Jo nyt ainakin hakerekoilla on vaikeuksia päästä kohteille ja ne joutuvat usein ajamaan pitempiä kiertoteitä.

Siksi yksityisteiden avustuksen leikkaaminen hirvittää puuhuollosta vastaavia. Jos rahoitusta ei saada pidettyä vähintään ennallaan, edessä on tiestön rapautuminen.

Kuljetustukia Kopra ei kaipaa. ”Niitä on käytetty väärin. Parempi kun otetaan tuet pois, silloin tilanne on sama kaikille.”

JARMO PALOKALLIO

KOMMENTTI

Umpikuja edessä

Ohuiden katteiden kanssa kamppailevat sahat haluavat tehostaa kuljetuksia kuormien kokoa kasvattamalla. Sahapomoja harmittaa nähdä painorajojen takia vajaasti kuormattuja autoja.

Pankkojen välin täyttäminen on kansantaloudellisesti järkevä hanke. Sitä tarvitaan pitämään heikoimmassa hapessa olevia sahoja pystyssä.

Toisaalta valtio vetää maaseudun kuljetusten järjestäjiltä mattoa alta. Yksityisteiden hoidolta on viety rahoitusta pois, koska painopisteeksi on valittu raideliikenne.

Nykyistä painavampien rekkojen liikennöinti rapautuvilla teillä johtaa väistämättä ongelmiin. Tiet eivät välttämättä kestä niitä kunnolla kuin talvella routa-aikaan.

Pettävän metsätien päässä odottavasta umpikujasta jättirekan on vaikea löytää poispääsyä.

JARMO PALOKALLIO

MINUN AUTONI

Fiat 600 veti 12 lasta ja kuskin

4H-neuvojana toimineen äitini mopo muuttui 1960-luvun alkupuolella autoksi. Ensin Miniksi, joka vaihtui Fiat 600:seen vuonna 1974.

Naisautoilijat olivat aika harvinaisia tuolloin, ja 50-vuotiasta naista pidettiin jo vanhana autoilijana. Onneksi poliisit saattoivat silloin katsoa tilanteita vähän läpi sormien.

Heti ensimmäisellä ajokerralla hän joutui ratsiaan eikä saanut autoaan pysähtymään kuin 30–40 metrin päähän stopmerkistä.

Tähän oli poliisi vain todennut: ”Teitä taitaa kovasti pelottaa” ja toivotellut hyvää matkaa. Ajotaito kyllä kehittyi mutta varovaisuus säilyi. Liian alhaisesta nopeudesta oli tullut huomautuksia monelta taholta.

Auto oli kovassa käytössä ja se olikin todellinen monitoimiauto ja tilaihme. Siinä kuljetettiin muun muassa vasikoita. Kerholaisten palkintovasikka kulki tällä tavoin uudelle aktiivinuorelle kasvatettavaksi.

Etupenkki vain pois ja vasikka kuljettajan viereen. 4H-piirin konsulentti takapenkillä piti vasikkaa kiinni sorkista. Näin matkaa tehtiin.

Myös puuntaimia, lannoitesäkkejä ja kaikkea kerhotoiminnassa tarvittavaa kuljetettiin autossa. 4H-kerholaisia oli äidin kertoman mukaan kyydissä joskus jopa 12.

Äidilläni oli aina tapana pitää avaimet virtalukossa. Kerran olivat noin 14 vuotiaat kerhopojat lähteneet ajelulle, mistä heitä kovasti toruttiin.

Siihen oli kuljettajana toiminut poika todennut: ”Paremmin mie ajan kuin sie.” Väite piti taatusti paikkansa.

Autoa säilytettiin umpinaisessa autotallissa, ja se ruostui nopeasti.

Viimeinen matka autolla olikin dramaattinen. Ajo vesisateessa roiskutti monta senttiä vettä lattialle. Kyydissä ollut, tuolloin 10-vuotias poikani kertoi, että hänen piti käydä pitkälleen takapenkille, ettei olisi kastunut.

Auton moottori oli kuitenkin niin hyvässä kunnossa, että se siirrettiin toiseen Fiat 600:aan, jossa oli vahvat ”kuoret”, ja niin autosta tuli minun autoni.

Viimeiset muistot Fiatista ovat omasta työstäni kätilöterveydenhoitajana tehdessäni kotikäyntejä vauvaperheisiin. Auton rekisterikin oli VAV ja asiakkaani tunnistivat tämän Vauva-auton.

Muistan myös kotikäynnin, jossa 4-vuotias poika oli saanut pienet kaksosveljet, ja poika oli kovin mustasukkainen.

Jouduin käymään usein vauvojen ja äidin vointia tarkastamassa, mikä harmitti häntä. Poika sitten jo totesikin: ”Aja tuo rrrämä suorrraan kaatopaikalle.”

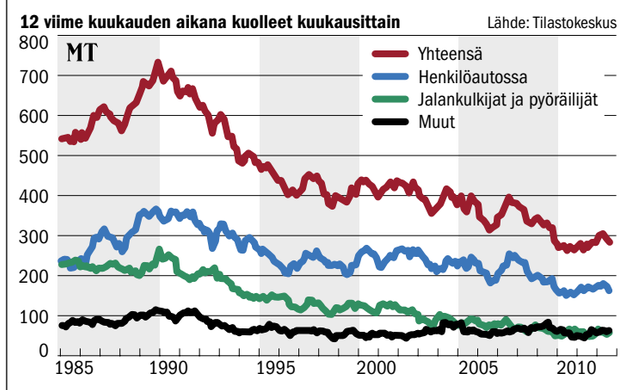
Romuttamolle se sitten joutuikin, mutta muistot säilyivät.

EEVA IMMONEN
Joroinen

Tieliikenteessä kuolleet 1985–2012

12 viime kuukauden aikana kuolleet kuukausittain

Lähde: Tilastokeskus



Turvallisuus parantunut

Tänä vuonna liikenteessä on kuollut ja loukkaantunut viimevuotista vähemmän ihmisiä. Etenkin loukkaantuneiden määrä on vähentynyt selvästi. Liikenteen turvallisuus on parantunut 1990-luvun alusta lähtien.

Tammi–heinäkuussa tapahtui kaikkiaan 3 045 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta. Niissä kuoli 156 ja loukkaantui 3 748 ihmistä.

Kuolleita oli 3 vähemmän ja loukkaantuneita 704 vähemmän kuin vuotta aiemmin.

Surmansa saaneista oli liikkeellä autolla 110, moottoripyörällä 12 ja mopolla 4. Jalankulkijoita kuoli 17 ja polkupyöräilijöitä 6. Lisäksi kuoli 7 muuta tienkäyttäjää.

Heinäkuun tieliikenteessä sattui 591 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Niissä kuoli 29 ja loukkaantui 732 ihmistä.

MT

Qashqai näkee kaikkialle

Autoihin keksitään vieläkin aivan uusia juttuja. Yksi veikeimmistä uutuuksista on Nissan Qashqain kamerajärjestelmä, joka näkee kaikkialle.

Sen ansiosta kuskin näytölle ilmestyy peruutusta helpottamaan neljällä kameralla luotu kuva, jonka avulla autoa voi tarkastella ikään kuin ylhäältä käsin.

Qashqai on luokkansa myydyimpiä autoja. Se on saanut nokalleen uuden dieselkoneen, jonka tilavuus on 1,6 litraa. Jälleen kerran on pakko todeta, että pienehkö moottori liikuttaa kohtalaisen kookasta autoa varsin pirteästi.

Koneen virallinen keskikulutus jää alle viiteen litraan. Maaseudun Tulevaisuuden koeajolenkillä, jossa mukana oli kuskin lisäksi matkustaja, dieseliä kului karvan alle kuusi litraa sadalla kilometrillä.

Moottorissa riittää voimaa ja vääntöä. Näyttöön ilmestyvät vaihtamissuositukset välttävät silti auton vedättämisen matalilla kierroksilla.

Maailma pelastuu

Liikennevaloihin auto sammuu itsekseen. Silloin näyttö kertoo, kuinka paljon toiminto säästää hiilidioksidipäästöjä.

Koeajolenkin tankilliselle säästöä syntyi muutaman kilometrin päästöjen verran. Maailma pelastetaan pienillä puroilla.

Qashqai on mukava ajettava. Ohjaus on nykymaun mukainen, eli kevyt ja melko tunnoton.

Katumaasturimainen auto on sen verran korkea, että kuski näkee tavallisten pikkuautojen ylitse. Se lienee yksi syy, miksi naiskuskit ovat alkaneet viihtyä Qashqain tapaisten korkeiden autojen ratin takana.

Auton lisävarustukseen kuuluva neljän kameran systeemi avaa aivan uusia ulottuvuuksia ahtaisiin paikkoihin parkkeerauksen. Kun autoa voi tarkkailla ylhäältä, kaikki nurkat ovat näkyvissä ja kolhuja syntyy vähemmän.

Qashqai vetoaa etenkin nuorekkaisiin auton ostajiin. Siinä sen tukena ovat olleet railakkaat mainoskampanjat ja tukevat vekit auton konepellissä.

JARMO PALOKALLIO

Rapid mukava perheauto

BRATISLAVA, SLOVAKIA (MT) Škoda esitteli heinäkuussa suomalaiselle lehdistölle uuden Škoda Rapidin, joka saa virallisen ensiesittelynsä vasta Pariisin autonäyttelyssä syys–lokakuun vaihteessa.

Euroopan markkinoille Rapidit tulevat syksystä alkaen, Suomeen vasta ensi vuoden alkupuolella. Suomen hintaa ei ole julkistettu, mutta valmistaja kertoo hinnan olevan luokassaan kilpailukykyinen.

Škodan Rapid sijoittuu kooltaan Fabian ja Octavian väliin.

Lyhyen koeajon perusteella Rapidia voi kuvailla luontevan oloiseksi perheautoksi. Matkustamo on mukavan tilava myös pitkäjalkaisille matkustajille, jopa takapenkillä.

Henkilöautossa huomattavan tilavaan 550-litraiseen tavaratilaan sopii kohtuullinen määrä harrastus- tai matkatavaroita.

Erityistä luksusta eivät koeajossa olleet autot edustaneet, mutta ominaisuuksiltaan ne olivat kaikin puolin asiallisia.

Koeajettavana olivat sekä 1,6-litrainen 77 kilowatin tehoinen dieselmalli että 1,2-litrainen 77-kilowattinen bensiinimalli.

Yllättävän hiljainen diesel

Dieselin ääni oli auton sisätiloissa miellyttävän hiljainen. Korvani taisivat valehdella, mutta bensiinimoottorilla varustettu auto kuulosti sisälle jopa dieseliä kovaäänisemmältä.

Ajokokemus Rapidilla oli kaikilla tavoin miellyttävä. Kuljettajan paikalle istuessa ei esimerkiksi tarvinnut suuremmin ihmetellä, miten auton saa liikkeelle ja miten hallintalaitteet toimivat. Myös ajolinja hahmottui tiellä sopuisasti.

Koeajomallien viisivaihteinen vaihdelaatikko oli mietitty toimivaksi, ja vaihteet sopivat ainakin koeajossa luontevasti suomalaisille taajama- ja maantienopeuksille.

Perheautoa hankittaessa Rapid on varmaan monessa taloudessa miettimisen arvoinen vaihtoehto.

MAIKKI KULMALA

FAKTAT

1,6dCi Acenta

Moottori 1,598 l
Teho 96 kW
Vääntö 320 Nm
Omamassa 1 480 kg
Tavaratila 410 l
EU-kulutus 4,5 l/100 km
Päästöt 119 g/km
Hinta 28 790 e

JARMO PALOKALLIO

Nissan Qashqai on Suomen myydyimpiä autoja.

TEKNISIÄ TIETOJA

Škoda Rapid 1,6 TDI CR / 77 kW

Moottori 1,598 l
Teho 77 kW
Omamassa 1 179 kg
EU-kulutus 4,4 l/100 km
CO 2 -päästöt 114 g/km
Hinta Ei toistaiseksi määritelty

MAIKKI KULMALA

Rapid-mallisto edustaa Škodan uutta muotoilukieltä.