LIIKENNE

Kuljettajien kertomusten perusteella voidaan epäillä, että vilppiä tehdään painostuksen alla. Vaihtoehtona voi olla työttömyys. **YLIKONSTAAPELI PASI VARTIONIEMI**

Ajo- ja lepoaikoja rikotaan räikeästi

Jopa yli puolet raskaan liikenteen ajoneuvoista jää kiinni ajo- ja lepoaikarikkomuksista poliisin ratsioissa. Valvonnalla kitketään harmaata taloutta.

Ajo- ja lepoaikojen valvonta liittyy olennaisesti harmaan talouden valvontaan.

KARI LINDHOLM

Rovaniemellä ratsattu MoilasPojat Oy:n tukkiauto sai puhtaat paperit ajo- ja lepoajoissa.

ROVANIEMI
Ajo- ja lepoaikarikkeitä esiintyy yleisesti kaikilla raskaan liikenteen sektoreilla.

”Kyseessä on ajopiirtureiden manipulointia, väärennettyjä lomatodistuksia, toisia kuljettajakortteja, kuljettajakortitta ajoa sekä piirtureiden käyttämättömyyttä”, luettelee Lapin poliisilaitoksen raskaan liikenteen asiantuntija, vanhempi konstaapeli **Jarkko Rytilahti**.

Piirtureita manipuloidaan esimerkiksi magneetilla, joka asennetaan vaihdelaatikon kitasanturin kylkeen. Silloin piirturi näyttää pelkkää lepoa.

”Jos auton alusta on likainen, on magneetin aikaisempi käyttö helppo havaita puhtaana kohtana. Kun magneetteja tavataan käytössä, kyseessä on paljastinlaiterikkomus”, selvittää ylikonstaapeli **Pasi Vartioniemi**.

Vippaskonsteilla peitellään lyhyitä lepoja ja pitkiä päiviä. Huijaus alkaa oikea-aikaisesti ja kestää riittävän kauan.

”Pääosa tapauksista kertyy samoille yrityksille etenkin pitkän linjan rahtiliikenteessä”, Rytilahti kertoo.

Toistuvat väärennösrikokset, paljastinlaiterikkomukset ja sosiaalilainsäädännön rikkomiset voivat tehdä kuskista jalkamiehen.

”Kuljettajien kertomusten perusteella voidaan epäillä, että vilppiä tehdään painostuksen alla. Vaihtoehtona voi olla työttömyys.”

Valvonnassa löytyy pimeitä palkkoja ja muutakin harmaata taloutta. Poliisin mukaan tämä vääristää kilpailua ja ajaa rehellisiä yrittäjiä ahdinkoon. Kuljetusketjun vastuu koskee myös kuljetusyrityksiä.

”Yrityksille pitäisi luoda paineita asioiden kuntoon saamiseksi peruuttamalla liikennelupia nykyistä herkemmin”, Rytilahti ehdottaa.

Poliisi tuntee rysänpaikat

Usein syyllinen ajo- ja lepoaikarikkeisiin löytyy myös ratin ja penkin välistä.

”Yrityksen voi olla vaikea rekrytoida kuljettajia, mikäli se ei suostu kuljettajan vaatimaan ajotuntimäärään”, Vartioniemi huomauttaa.

Vaikka poliisin rysään uiskentelevista rekoista jopa yli puolet syyllistyy vilppiin tietyillä tieosuuksilla, otanta ei kerro koko totuutta.

”Käsipysty-ratsiat ovat oikeilla paikoilla oikeaan aikaan. Rikkomusten määrä liikenteessä on vähäisempi kuin kiinnijäävien osuus.”

Lapissa poliisi tekee vuosittain noin 1500 ajo- ja lepoaikatarkistusta. Rangaistukseen johtaneiden tapausten osuus on ollut noin 20 prosenttia. Kun analogipiirtureista siirryttiin digilaitteisiin, luultiin huijaustenkin vähenevän.

”Toisin kävi. Meitä yritetään huijata vähintään yhtä innokkaasti kuin aikaisemminkin.”

Satojen tuntien ajot kuukaudessa

Suurin sallittu ajoaika on yhdeksän tuntia vuorokaudessa, kahdesti viikossa sen voi pidentää 10 tuntiin. Viikon ajoaika on korkeintaan 56 tuntia, kahden perättäisen viikon 90 tuntia.

Kuukaudessa voi ajaa laillisesti 180 tuntia. Räikeimmät tapaukset ajavat tuona aikana yli 300 tuntia.

”Yhtenäisen vuorokausilevon pituus on vähintään yhdeksän tuntia. Kuljettajan pitää kertoa yrittäjälle, jos lepoaikana on ajettu muiden yritysten kuljetuksia.”

Kuljettajan lepo- ja vapaa-aikana autoilemista ei käytännössä valvo kukaan. Laki ei siis takaa ammattikuljettajien levon määrää.

KARI LINDHOLM

”Kuljetusyritysten pitää järjestää ajot siten, että ne tulevat laillisesti hoidettua”, sanoo ylikonstaapeli Pasi Vartioniemi Lapin poliisilaitokselta.

Uusi Transit kuljettaa entistä enemmän halvemmalla

ESPANJA (MT)
Uusi Transit iskee entistä paremmalla kuljetuskyvyllä. Samaan aikaan auton kulutusta ja käyttökustannuksia on painettu alas.

Transit on pakettiautojen klassikoita. Niitä on valmistettu jo seitsemän miljoonaa kappaletta vuodesta 1965 alkaen.

Transit-perhe kattaa melkein puolen tuhatta erilaista vaihtoehtoa, joten sieltä löytyy jokaiseen kuljetustarpeeseen sopiva peli. Pelkkää Transit-nimeä kantava uutuus kattaa kokonaismassaltaan yli 3 100 kiloon nousevat ajoneuvot.

Uuden Transitin kokonaismassan maksimi tulee vastaan kevyen kuorma-autoluokan puolella eli 4,7 tonnissa.

Tarjolla on kaksi akseliväliä ja korkeutta sekä kolme pituutta. Auton tavaratila on reilua kymmenestä aiempaa suurempi.

Etuveto selvä ykkönen

Vetovaihtoehtoja on tarjolla etu-, taka- ja neliveto. Niistä etuveto on Suomessa ylivoimainen ykkönen.

Transitin perusmoottorina on 2,2 litran dieselkone, jonka saa Suomessa 125- tai 155-hevosvoimaisena. ECOnetic-mallien EU-normien mukainen polttoaineenkulutus on painettu 6,4 litraan 100 kilometrillä.

Espanjassa suoritetussa koeajossa Transitit oli kuormattu noin 500 kilon taakoilla. Kaupunkipainotteisessa jakeluajossa dieseliä kului 11–12 litraa 100 kilometrillä, kun nokalla hyrräsi 155 hevosvoiman moottori.

Automaatti puuttuu

Auton luonteeseen sopisi hyvin automaattivaihteisto. Sitä saadaan odottaa useampia vuosia.

Automaattia odotellessa kuljetukset hoituvat kuusipykäläisellä käsivaihteistolla. Vaihteita saa syöttää tiheään, sillä etenkin Transitin ykkösvaihde on hyvin lyhyt. Se lienee tarpeen kovilla kuormilla ajettaessa.

Uuden mallin kestävyyttä on testattu 11 miljoonalla ajokilometrillä. Auton käyttökustannuksia laskee kahteen vuoteen tai 50 000 kilometriin venytetty huoltoväli.

Korin takuu on 12 vuotta.

Tilavampi auto ja ohjaamo

Uuden Transitin tavaratila on kasvanut, mutta myös ohjaamo on aiempaa tilavampi. Ratti ja kojelaudan yleisilme on Fordin henkilöautoista tuttua. Säilytystilaa on runsaasti ja ohjaamoon saa myös 230 voltin pistorasian, millä voi ladata käsityökoneita.

Transitin Trend-tason vakiovarusteisiin kuuluu mukautuva vakionopeudensäädin ja lämmitettävä tuulilasi, mitkä lisäävät kummasti käyttömukavuutta. Valinnaisvarusteisiin kuuluva navigointilaite maksaa noin 500 euroa.

Etupenkin saa sähkösäätöisenä. Penkki on mukavuudeltaan korkeintaan keskinkertainen.

Uusien Transitien toimitukset Suomeen alkavat keväällä.

JARMO PALOKALLIO

Tavaratila on kasvanut noin kymmenyksellä.

TEKNISET TIEDOT

310 Trend

Moottori 2,2 l	Kokonaismassa 3100 kg
Teho 125 hv	Kantavuus 1000 kg
Pituus 5,531 m (L2)	Tavaratila 10 m3
Korkeus 2,55 (H2)	Hinta noin 36 544 e
Päästöt 195 g/km	

JARMO PALOKALLIO

Noin 500 kilon kuormalla Transit kulutti 11 litraa dieseliä.