Voisin uskoa,että maailmanennätystä hivotaan. Tyhjänä ajoa on muutama kilometri vuoroa kohti. **KEHITYSASIANTUNTIJA JANNE KUKKURA, UPM**

KARI SALONEN

Orpe Kuljetuksen 94 tonnin yhdistelmään sopii yksi puunippu enemmän kuin tavalliseen yhdistelmään. Jättirekka kulkee pääteitä pitkin UPM:n tehdasvarastojen ja Kotkan sataman väliä poikkeusluvassa sallituilla reiteillä. Kyltti varoittaa perässä ajavia pitkästä ohitusmatkasta.

Jättirekka syöttää puuta kaakon tehtaille

UPM:n Kaakkois-Suomen tehtaiden ja sataman väliä ajaa poikkeusluvalla 94 tonnin puuauto ja 90 tonnin konttirekka. Vie kuitenkin vuosia, ennen kuin jättirekat voidaan sallia pysyvästi.

LAPPEENRANTA (MT)
UPM on ajattanut puuta Kaakkois-Suomen tehtailleen 94-tonnisella suuren hyötykuorman puutavara-autolla viime syksystä alkaen. Jättirekka kiertää Kotkan sataman, Kuusankosken Kymin tehtaiden, Ristiinan ja Savonlinnan vaneritehtaiden sekä Lappeenrannan Kaukaan tehtaiden väliä.

Liikenteen turvallisuusviraston Trafin poikkeusluvan sallimilla reiteillä ajava auto kuljettaa yhden nipun tavallista puurekkaa enemmän.

”Auto on useamman kuukauden liikkunut, ja kokemukset ovat myönteisiä. Voisin uskoa, että maailmanennätystä hivotaan. Tyhjänä ajoa on muutama kilometri vuoroa kohti”, kertoo UPM:n kehitysasiantuntija **Janne Kukkura**.

Käyntikerrat vähenevät metsäteilläkin

Auto muuttaa koko puukuljetusten järjestelmää, sillä se ajaa pelkästään suuria teitä pitkin tehdasvarastolta toiselle. Mukana on lähes aina täysi kuorma seuraavalla tehtaalla tarvittavaa puuta.

Metsän ja tehdasvarastojen väliä liikkuvat tavalliset puuautot. Samalla vähenevät pientenkin teiden käyntikerrat. Joka puutavaralajia ei haeta metsästä erikseen eri tehtaalle, vaan kaikki voidaan ajaa saman tehtaan varastoon.

UPM tarvitsee Suomen tehtailleen 900–1 000 rekkakuormallista puuta päivässä. Matka metsästä tehtaalle haukkaa jopa puolet puun logistisista kustannuksista. Jos kuljetuksia saadaan tehostettua, säästö on merkittävä.

Sahatavaraa kaksi konttia kerrallaan

Toinen, käytännön kokeiluvaiheeseen edennyt kuorma-autoyhdistelmä on erikoistunut merikonttien kuljetukseen. Speed Oy:n kaksi puoliperävaunua vetävä yhdistelmä painaa 90 tonnia.

Konttikuljetustenkin tehostamisella on UPM:lle merkitystä, sillä yhä useampi sahatavaraerä kulkee konteissa.

Konttikuljetusten osuus on noussut esimerkiksi Kaukaan sahalla 15 prosentista 40:een viidessä vuodessa. Se johtuu Pohjois-Afrikan ja Lähi-idän maiden markkinaosuuden noususta.

Kokeiluyhdistelmät ovat tavallisia rekkoja pidempiä, joten ohitukseen kuluu muutama ylimääräinen sekunti. Takana ajavia valistaa rekan perään kiinnitetty varoitusteksti pitkästä kuljetuksesta.

Trafin Otto Lahti pitää uusia kokeiluyhdistelmiä lupaavina prototyyppeinä. Lainsäädännön muuttaminen vaatisi kuitenkin vielä lisää tutkimuksia.

Sini Ora on ehtinyt jo kuljettaa lukuisia puukuormia 94 tonnin yhdistelmällä. Talven aikana vain kaksi lähtöä on jäänyt väliin huonon ajokelin vuoksi.

Liikennöitsijöiden mukaan jättirekkojen ajaminen ei juuri poikkea tavallisista.

”Kaksi kertaa talven aikana ollaan jätetty lähtemättä erittäin huonon ajokelin vuoksi. Ihan hyvin olemme pärjänneet liikenteessä”, toteaa puuyhdistelmän liikennöitsijä, kuljetusyrittäjä **Seppo Ora** Orpe Kuljetuksesta.

Tiestöä pitkät rekat eivät rasita juuri tavallista enemmän, koska paino jakaantuu useammalle akselille. Periaatteessa voitaisiin ajaa siellä, missä nykyisillä 76 tonnin autoillakin.

Edessä tutkimustyötä ja EU-hyväksyntä

Trafin liikennekelpoisuusyksikön päällikön **Otto Lahden** mukaan tiestön rajoittavimmaksi tekijäksi ovat osoittautuneet jyrkät käännökset oikealle. Yhdistelmälle voi tulla ahtaat paikat oikealla sijaitsevan kaiteen ja vasemman vastaantulijoiden kaistan välillä.

Rekkojen pääsyä liikenteen sekaan on edeltänyt vuosien kehitystyö ja ajokokeilut suljetulla alueella. Nykyhetkestäkin on vielä pitkä matka siihen, että 90 tonnin rekoista tulisi arkipäiväinen näky Suomen teillä.

”Nämä ovat lupaavia prototyyppejä. Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä määrää mitat ja massat, ja siitä päättää hallitus. Neljän vuoden hyvä kokemus ei riitä asetuksen muuttamiseen. Tarvitaan EU-notifikaatio ja todella hyvät perustelut”, kertoo Trafin liikennekelpoisuusyksikön päällikkö **Otto Lahti**.

EU-notifikaatio merkitsee hyväksyntää lakimuutokselle. Mitoista ja massoista säädetään myös unionin tasolla, joten on varmistettava, ettei muutos aiheuta ristiriitoja EU-asetusten kanssa.

”Vaikka Suomi on melkein saari, olemme kuitenkin osa kansainvälistä liikennettä”, Lahti perustelee.

Jos kehityshankkeiden tuloksia halutaan viedä lainsäädäntöön, seuraava vaihe olisi Lahden mukaan kokeiluyhdistelmien teknisten yksityiskohtien hiominen lopulliseen muotoonsa. Se vaatii yliopistotason tutkimusta.

Tutkimusten jälkeen muutokset voisivat edetä virkamiesten tai yritysten aloitteesta poliittisille päättäjille. Jos työ etenisi jouhevasti, entistä suuremmat autot sallivan lainsäädännön valmistelu voisi käynnistyä seuraavan hallituskauden aikana, Lahti arvelee.

HENRIK SCHÄFER

SEAT
SEAT.FI
USKO TAI AJA,
ISO AUTO
PIENELLÄ HINTALAPULLA.
NYT ALK. 14.693 €
TECHNOLOGY TO ENJOY

SEAT TOLEDO TSI -ERIKOISMALLIT NYT ALK. 14.693 €.

SEAT Toledo tarjoaa ison auton tilat nyt entistäkin järkevämpään hintaan. Kattavasti varustellussa matkustamossa taittuvat pidemmätkin matkat, ja valtavaan 550-litraiseen tavaratilaan mahtuu yhtä sun toista. Kulkupuolesta pitävät huolen tehokkaat ja taloudelliset TSI-turbomoottorit. Saatavana myös automaattivaihteistolla. Tutustu osoitteessa SEAT.fi

MATKUSTUSMUKAVUUS VAKIONA

› 550 LITRAN TAVARATILA

› TYYLIKÄS MATKUSTAMO

› VAKIONOPEUDENSÄÄDIN JA ILMASTOINTI

SEAT Toledo 1.2 TSI 85 Reference Trendy (63 kW) autoveroton hinta 11.950 €, arvioitu autovero 2.743,26 €, kokonaishinta 14.693,26 € CO_2-päästöllä 119 g/km. Keskikulutus 5,1 l/100 km. Huolenpitosopimus alk. 28 €/kk. Hintoihin lisätään jälleenmyyjäkohtaiset toimituskulut. Kuvan auto erikoisvarustein.