METSÄNOMISTAJA

Kun nykyisin pitää ohittaa kaksi 24-metristä rekkaa, jatkossa vain yksi 32-metrinen. Aika ohituskaistalla vähenee. **KEHITTÄMISASIANTUNTIJA ARI SIEKKINEN, METSÄHALLITUS**

Tikkutaksit kasvavat satatonnisiksi

Metsähallituksen täytyy vastata koveneviin tulospaineisiin yhä tehokkaammalla puunkuljetuksella. Matka Inarista Kemiin taittuu pian 104 tonnin painoisella jättirekalla.

SODANKYLÄ–ROVANIEMI (MT) Lapin maanteillä nähdään noin kolmen kuukauden päästä Euroopan suurin puunkuljetuksen ajoneuvoyhdistelmä.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi myönsi viime viikolla Ketosen Kuljetukselle kokeiluluvan 104-tonniselle superrekalle Inarin ja Kemin välille. Lupa on voimassa vuoden 2019 loppuun.

Metsähallitus on vuodesta 2007 asti pyrkinyt edistämään puurekkojen hyötykuorman kasvattamista. Yrittäjät hakevat poikkeusluvat Trafilta kuitenkin itsenäisesti.

Kun rekan koko kasvaa, edestakaiset matkat vähenevät.

”Silloin säästetään polttoaine- ja työvoimakustannuksissa. Teiden ja ympäristön rasitus vähenevät”, Metsähallituksen kehittämisasiantuntija **Ari Siekkinen** Rovaniemeltä kertoo.

Paripyörät ja akseleiden määrän lisääntyminen takaa Siekkisen mukaan, etteivät tiet rasitu tavallista enempää.

Vain runkoreitillä

Ketosen 104-tonninen kulkee vain tarkkaan määritellyillä runkoreiteillä. Alemman tieverkon silloille sillä ei ole asiaa.

Idea on, että pienemmät rekat syöttävät puuta metsästä. Ylä-Lapin kuudelta vaihtopaikalta superrekka jatkaa täyden kuorman kanssa joko Rovaniemen rautatieterminaaliin tai suoraan Kemin tehtaille.

104-tonninen rekka on 32 metriä pitkä. Ohituskammoisia autoilijoita Siekkinen lohduttaa, että koon suurentuessa rekkojen määrä maanteillä vähenee.

Yksi jättirekka kuljettaa kerralla saman määrän kuin kaksi 60 tonnin yhdistelmää.

”Kun nykyisin pitää ohittaa kaksi 24-metristä rekkaa, jatkossa vain yksi 32-metrinen. Aika ohituskaistalla vähenee.”

Kokemuksia kerätään

Metsähallitus arvioi, että polttoaineen kulutus ja hiilidioksidipäästöt laskevat vähintään viidenneksen.

”Nyt haetaan kokemuksia ja verrataan hyötyjä ja haittoja. Kokeilun perusteella selviää, yleistyvätkö superrekat”, Lapin elykeskuksen liikenne- ja infrastruktuuriyksikön päällikkö **Ari Kilponen** toteaa.

Verrokkiajoja on jo tehty 76-tonnisella rekalla Inarin ja Kemin välillä.

Ketosen Kuljetuksen toimitusjohtaja **Risto Ketonen** kertoo, että 104-tonnisen, kolmiosaisen ajoneuvoyhdistelmän rakentaminen maksaa noin puoli miljoonaa euroa. Yritys ei ole saanut siihen mitään tukia.

Tulevaisuuden työjuhta

Metsähallituksen Siekkinen povaa tulevaisuuden työjuhdaksi 84-tonnista yhdistelmää, joka kulkisi suoraan metsästä terminaaliin tai tehtaalle ilman syöttöliikennettä.

84-tonninen toimisi siis itsenäisesti lyhyemmillä, esimerkiksi Sodankylä–Rovaniemi-välillä, kun taas 104-tonninen kulkisi vain kovilla teillä useiden satojen kilometrien välimatkoja Inarista eteläiseen Lappiin.

Kuljetusyrittäjä **Pentti Karvonen** haki 84-tonniselle viime joulukuussa Trafilta kokeilulupaa.

Se koostuisi täyden kuorman kanssa 42-tonnisesta vetoautosta ja 42-tonnisesta perävaunusta.

Siekkinen uskoo, että Karvonen saa kokeiluluvan muutaman viikon sisällä.

Karvosella on jo 5-akselinen vetoauto, johon hän luvan saatuaan kiinnittäisi 5-akselisen perävaunun. 84-tonninen yhdistelmä pääsisi siis liikenteeseen lähes heti, kun lupa irtoaa.

Poliitikot päättävät

Siekkisen mukaan nyt yleisimmästä 68-tonnisesta yhdistelmästä pyritään siirtymään 76-tonnisiin, jotka sallittiin toissa vuonna.

”Massojen nosto on suuri tekijä puukuljetusten tehokkuudelle. Hyödyt alkavat näkyä pienellä viiveellä.”

Tehokkuus on kilpailuetu myös kuljetusyrittäjälle. Ne pärjäävät, joilla on kustannustehokkain kalusto eli jotka saavat puukuution kuljetuskustannukset pudotettua alimmilleen.

Poliitikoista riippuu, lähdetäänkö suurimpia sallittuja massoja nostamaan edelleen.

Metsähallitus toimittaa merkittävän osan Pohjois-Suomen metsäteollisuuden puista.

Omia teitä sillä on koko maassa 35 000 kilometriä.

SUVI NIEMI

Metsähallituksen Ari Siekkinen kunnioittaa kuljetusyrittäjiä, jotka ennakkoluulottomasti investoivat uuteen kalustoon.

Karvosen 76-tonnisessa yhdistelmässä hyötykuorman massa on noin 53 tonnia.

ANTTI RAATIKAINEN

Kuljetusyrittäjä Pentti Karvonen toivoo, että Trafilta irtoaa lupa 84-tonniselle yhdistelmälle. ”Näille savotoille se olisi erittäin sopiva”, hän totesi Sodankylän Seipäjärvellä.

JÄTTIREKAT

Valtion puiden kuljetus

68-tonnisia yhdistelmiä on puolet kalustosta, joka kuljettaa Metsähallituksen puita.
76-tonniset yhdistelmät sallittiin vuonna 2013. Niiden määrä lisääntyy koko ajan.
Karvosen 84-tonninen yhdistelmä koostuu 5-akselisesta vetoautosta ja 5-akselisesta perävaunusta. Odottaa Trafin kokeilulupaa.
Ketosen 104-tonninen yhdistelmä koostuu 4-akselisesta vetoautosta, 4-akselisesta puoliperävaunusta sekä 5-akselisesta perävaunusta. Trafi myönsi sille juuri kokeiluluvan.

SKAL: Rapautunut tiestö syö kannattavuutta

Viidennes kuljetusyrittäjistä on ottanut vuonna 2013 voimaan astuneet massa- ja mittamuutokset käyttöönsä, selviää kuljetusyrittäjien edunvalvoja SKAL:n jäsenyrityksilleen tekemästä kuljetusbarometristä. Muutokset on tehty joko uusin investoinnein tai vanhaa kaluston muokkaamalla.

Tieverkon huono kunto ja tiestön painorajoitukset ovat kuitenkin rajoittaneet investointien tuomaa kannattavuuden kasvua, SKAL sanoo.

Tammikuussa 2014 kaksi kolmesta SKAL:n Kuljetusbarometriin vastanneesta kuljetusyrittäjästä arvioi, että tieverkon painorajoitukset veivät hyödyt suuremmilta kokonaispainoilta.

”Tieverkon korjausvelka on yhteinen murhe ja se on yhteisillä päätöksillä korjattava”, puheenjohtaja **Teppo Mikkola** sanoo.

Järjestö perää tulevalta hallitukselta liikenneverkon korjausvelan poistoon 300 miljoonan euron vuotuista lisärahoitusta vuoteen 2027 saakka. Teiden ja painorajoitettujen siltojen korjaamiseen SKAL vaatii yhteensä 400 miljoonaa euroa.

AURA PILKAMA

Pentin Paja ja Farmi Forest yhteistyöhön

Farmi Forest Oy ja Pentin Paja Oy ovat sopineet Naarva kaatopäiden, energiakourien ja sykeharvestereiden myynnistä ja markkinoinnista Farmi Forest tuotemerkillä. Pentin Paja jatkaa Pohjoismaissa sekä Euroopassa myös omalla Naarva tuotemerkillään.

Farmi Forestin traktoriliitännäiset ratkaisut kattavat jatkossa toiminnot puun kaadosta klapituotantoon.

Tuotevalikoimaan kuuluu metsäkuormaimia, metsäperävaunuyhdistelmiä, vinssejä, puunhaketusteknologiaa ja nyt myös puun kaatoon liittyvä teknologiaa.

Naarva tuotteissa on lisäksi tarjolla kitkentälaitteita, pikakiinnittimiä ja halontekovarusteita.

JARMO PALOKALLIO

www.konekesko.com
YAMAHA Revs Your Heart