# LVM / Erik Asplund

# Lausunto

Lausumme Raskaan kaluston mitta- ja massamuutos ehdotukseen seuraavaa:

Kuljettajilta ja kuljetusyrittäjiltä saamieni kommenttien mukaan, edellä mainitut tahot eivät näe juurikaan tarpeellisena kasvattaa kuljetusyksiköiden kokoja. Maksajaksi tämän kaltaisissa uudistuksissa joutuu aina kuljetusyrittäjät ja taloudellisen hyödyn kerää kauppa ja teollisuus. Ainoastaan merikontteja kuljettavan yrityksen näkemyksenä oli, että he pystyisivät muutamien asiakkaiden kohdalla hyödyntämään kasvanutta yhdistelmä kokoa taloudellisesti järkevästi. Kuljettajien työtaakka ja vastuu kasvaa suorassa suhteessa kasvaneiden yksikkökokojen kanssa. Juuri kukaan haastattelemistani kuljettajista ei ollut varauksetta uudistuksen kannalla, vaan katsottiin, että kasvaneet yhdistelmäkoot tulisivat tuottamaan vain vaikeuksia liikkumisessa aina vain tiivistyvässä kaupunki-infrassa. Useampien perävaunujen kanssa operointi vaatisi kuntien ja kaupunkien alueille lukuisan määrän uusia pysäköintipaikkoja, joihin osa perävaunuista voitaisiin jättää kuormien purkauksien ja lastauksien ajaksi. Nykymittaisille yhdistelmille ei tahdo löytyä nytkään pysäköintipaikkoja taajamista ja kaupungeista. Niiden liikennesuunnittelijat ovat mieluimmin halukkaita rajoittamaan raskaan liikenteen liikkumista alueillaan. Silloin kun HTC kokeilut alkoivat, annettiin ymmärtää, että kasvaneilla yhdistelmillä tullaan operoimaan vain terminaalien ja satamien välistä liikennettä, mutta jo kokeilujen aikana reittejä on kulkenut jo marketteihinkin. Nyt ehdotetut tekniset vaatimukset ajoneuvoille tarkoittaa sitä, että yksiköistä tulee räätälöityjä vain kansallisiin kuljetuksiin soveltuvia ja pienerätuotantona valmistetut yksiköt ovat kalliita. Kääntyvien akseleiden huoltotarve on kiinteitä akseleita suurempaa. Myös epäsuoran näkemisen, eli kameralaitteistojen asentaminen merikontteja kuljettaviin yksiköihin on haastavaa. Toimiva kamera pitäisi asentaa riittävän korkealle, että se saadaan pysymään puhtaana ja näkemä riittävän laajana.

13 § Ehdotettu alempi nopeus on parempi liikenneturvallisuuden kannalta, kun akselit pysyvät kiinteinä esimerkiksi ajoneuvon alkaessa heittelehtimään liukkaalla tiellä.

17 § Pitäisikö erilaiset etuvetoratkaisut huomioida tässä kohdassa, useammalla automerkillä on tarjolla hydraulisia etuvetoja, joiden yleistymisellä olisi positiivinen vaikutus liikkumiseen hitailla nopeuksilla sekä liikkeelle lähdettäessä, unohtamatta parantunutta ohjattavuutta, vetävä käännetty etupyörä ei puske niin helposti.

19 a § Kohdassa 3 tarkoitettu kääntymistä parantava akseleiden kevennys olisi ilmaistava selkeämmin, ettei sitä sekoiteta aiemmissa kohdissa oleviin asioihin.

20 g § Onko 2,6 metriä tarkoitettu mitta, tuntuu oudon lyhyeltä mitalta, onkohan edes mahdollinen.

23 § 1b Seitsemän akseliset jo rekisteröidyt (siirtymäsäännöllä 5 v, entinen kohta 3) pitäisi antaa olla 64 tn, koska yhdenkään akselin yksittäinen- tai teli massa ylitä normaaleja massoja.

7 Kuorman lastaus- ja purkausajossa tulisi saada poiketa kohdan vaatimuksista.

23 § 3 c Puoliperävaunuyhdistelmän pituutta ollaan kasvattamassa nykyisetä 22,25 metriin. En löytänyt perustetta tuolle ehdotetulle pituudelle ja ehdotankin, että pituudeksi tuli määrätä 24,0 metriä naapurimaan Ruotsin tapaan, jolloin rajanylittävä liikenne pystyisi käyttämään samaa kalustoa. Ehdottamani pituus antaisi myös mahdollisuuden kasvattaa vetoautojen perusakseliväliä, mikä rauhoittaisi vetoauton käytöstä sekä antaisi väljyyttä vetoauton ja perävaunun väliin. Nykyinen mitoitus on aivan liian ahdas, kuljettajilla on vaikeuksia mahtua auton ja perävaunun väliin kytkemään johtoja sekä letkuja. Useita kuljettajia on pudonnut poistuessaan ahtaasta rakosesta. Myös autojen rakenteet, tankit, kasvaneet äänenvaimentimet, työkaulaatikoista puhumattakaan ei tahdo mahtua lyhyisiin autoihin. Kuormatilan sisäpituus voidaan rajata, jos sille katsotaan olevan tarvetta.

26 § 4 Jos oikein ymmärsin kääntyvyyden aikaan saamiseksi voi olla osa akseleista mahdollista nostaa / keventää kääntyvyyden saavuttamiseksi. Vaatii kuljettajilta aikamoista katkaisijoiden käyttöä ajon aikana kääntymistilanteissa.

33 § 2 c Ymmärtääkseni mikään valmistaja ei vielä tarjoa elektronista ajovakauden hallintaa muihin kuin pelkkään autoon tai auton ja puoliperävaunun yhdistelmään, ei usean perävaunun yhdistelmiin. Sähköohjatut jarrut toki löytyvät.

46 § 1 Lyhyet siirrot lastauksen ja purkauksen yhteydessä pitäisi sallia myös ilman vaatimusta kuorman sijoittamiseen yhdistelmän etuosaan.

51 § b 2 Ääreismerkintävaatimukset poistavat mahdollisuuden käyttää yhdistelmän viimeisenä perävaununa ns. irtoperää, koska kansainvälisen liikenteen perävaunuissa niitä ei vaadita.

Massojen tarkastelussa pitäisi ottaa huomioon myös työkoneiksi rekisteröidyt autonalustalle rakennetut laitteet, kuten erilaiset nosturit, hakkurit, jne. Nykyisin kolmiakselisen työkoneen suurin sallittu kokonaismassa on 26 tn, kun vastaavan kuorma-autoksi rekisteröidyn auton on 28 tn. Samalle työmaalle menevät hakkuri ja kuorma-auto, hakkuri (27,5 tn) tarvitsee erikoiskuljetusluvan ja auto (28 tn) ei tarvitse.

Toinen massa asia on kaksiakselisen kuorma-auton kokonaismassan korottaminen linja-auton kanssa samalle tasolle, eli 19,5 tn. On vaikea löytää mitään järjellistä perustetta, miksi ne pitäisi olla erisuuruiset. Korotettu kokonaismassa mahtuisi hyvin nykyisiin akselimassoihin ja sitä pystyisi hyödyntämään useat esim. kuormausnosturilla varustetut ajoneuvot sekä nelivetoiset autot, joita on paljon pelastuspuolella raivausautojen alustoina. Se, että näistä autoista ei ole tullut monia lausuntoja, johtuu siitä, että niitä ei ole ollut juurikaan vanhassa kalustossa, mutta jos suurempi massa olisi pysyvä, niin käyttäjät kyllä osaavat tilata uudet autot korkeammille massoille.

Siirtymäsäännöksissä mainitaan kohdassa 1 viittaus nykyisin voimassaolevaan pykälään 23 § 3 kohtaan, mutta siinä ei puhuta mitään puoliperävaunuyhdistelmistä, vaan auton ja varsinaisenperävaunun yhdistelmistä, vai olenko ymmärtänyt jotain väärin?

Terveisin Rahtarit ry Puheenjohtaja Timo Kima. Lisätietoja p. 0400500900