



Ajoneuvoyhdistelmien ylisuurissa mitoissa ja painoissa edetään meillä tarkasti tutkimus- ja testaustietä, Otto Lahti sanoo.

Otto Lahti, käytännössä perävaunukehityksen tärkeä päättäjät Suomessa, istuu ison päällä. Se koskettaa jokaista suomalaista! Suomi, merten eristämä saareke EU:n koilliskulmassa, on täysin riippuvainen polttoaineiden, kulutus- ja päivittäistavaroiden ymv. tehokkaista kuljetuksista. Raskaissa kuljetuksissa perävaunut ovat ratkaisevassa asemassa.

Suomi oli pitkään Ruotsia jäljessä perävaunujen ja yhdistelmien sallituissa mitoissa ja painoissa. Ei ole enää. Suomi lähti keulille HCT-kehityksessä (High Capacity Transport: yhdistelmän pituus yli 25,25 m ja paino yli 76 t). Nyt Ruotsi kiiruhtaa Suomen perässä. Se näkyy Ruotsin rekisteritilastoissakin. Viisi suomalaista perävaunuvalmistajaa sijoittuu tavan takaa Ruotsin 10 eniten myytyjen joukkoon.

Nyt Ruotsi on saattamassa tieverkkoonsa noin 4500 km:n matkalle B-triple -vaatimukset täyttäviä 34,5 m pitkiä yhdistelmiä 74 tonnin kokonaispainoilla. Ovat sillä vieläkin Suomea jäljessä. Mutta Suomen ei ole syytä nukahtaa johtoasemassaan. Kilpailu Euroopan markkinoilla kiristyy nopeasti.

**Kiristyvät päästövaatimukset,□
kohonneet polttoainehinnat,□
fossiilisten polttoaineiden□
vastustus vaativat yhä□
tehokkaampia tonni-kilometrejä.□
Se on kasvattanut yhdistelmäja□
perävaunumitoituksia kaikkialla.□
Vai miten on, Otto Lahti?□**

Kyllä. Yli 25,25 m pitkien rekkojen käytön osalta Espanja on Euroopan kovin poikkeusluvilla etenijä tällä hetkellä. Tarkkaa tietoa 32-metrysten määrästä minulla ei ole, mutta puhutaan noin sadasta yhdistelmästä.

Perävaunuilla ei ole mitta- eikä painorajaa!

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
30.11.2022 00:00

Ruotsi on sallimassa 34,5 metriset liikenteeseen noin vuoden kuluttua. Ylätason vaatimukset on hyväksytty. Tarkempi voimaantulo, reitit ja tekniset vaatimukset annetaan virastojen määräyksillä.

Tanska on sallimassa 32-metriset vastaavalla menettelyllä, millä 25,25 pitkät on nyt sallittu. Eli niille tulee nimellinen kokeilu, johon voi kaikki ilmoittautua ja virallisesti suurinta sallittua pituutta ei muuteta. Tämän tarkka aikataulu on vielä auki. Arvio on noin vuoden kuluttua.

Hollannissa on saatu aikaan paljon testejä suljetulla alueella ja hirveä määrä raportteja 32 m pitkistä super eco duo –yhdistelmästä. Suurista panoksista huolimatta ensimmäisen poikkeusluvan sijaan on saatu aikaan lähinnä iso riita.

Onko sähköllä kulkuavusteinen perävaunu moottoriajoneuvo vai moottoroitu perävaunu? Se ratkaisee monta asiaa turvallisen toiminnan varmistamiseksi ajoneuvoyhdistelmässä.

Kentällä on epätietoisuutta Suomen HCT-politiikasta. Ollkaanko luopumassa ”ylipitkien” ja

100-tonnisten hyödyntämisestä?

Ollaanko lupia vähentämässä?

Sanotaan että uudet luvat

annetaan samoille yrittäjille.

Puhutaan että kilpailu vääristyy.

Uusia lupia myönnetään yhä. Niillä ei ole ylärajaa.

Tieliikennelaissa ei anneta rajaa kuinka pitkälle tai raskaalle yhdistelmälle voi myöntää poikkeusluvan. Keskeinen reunaehto on, ettei valtion tai kuntien väyläomaisuutta vaaranneta.

Perävaunuilla ei ole mitta- eikä painorajaa!

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
30.11.2022 00:00

Ratkaisevaa on tutkimus- ja kehitystavoite. Yksityisille yrityksille myönnetään erityislupia tutkimusja kehityspohjalta. Lupapolitiikalle testipaikka ja kehitystavoite ovat ratkaisevia. Useampi auto – ainakin kaksi – samassa liikenteessä ja tehtävässä yhdelle ostajalle, on minimitalavoite. Yhden auton kokeilussa on aina riskejä.

**Viisiakselisia HCT-nuppeja
ja kääntyvät pyörät viimeiselläkin
akselilla on näkynyt kaupunkiliikenteessä.
Onko niihin tulossa vielä
perävaunukin? Ja kuinka suuria
kokonaispainoja myönnetään tutkimus-
ja kehitysmieleessä?**

Meillä ne on kiviautoja ja siltasääntö rajoittaa kokonaispainon 39-40 tonniin. Siltasääntöhänei tarkoita vain siltoja perinteisessä merkityksessä vaan myös "siltaperiaatteella" rakennettuja tierakenteita kaikkialla.

**Perävaunuja joita käytetään
kuormilla enimmäiskorkeuteen
4,40 m, tehdään yhä matalarakenteisimpina
yhä pienemmillä
pyörillä. Tietysti jotta päälle mahtuisi
mahdollisimman suuri kuorma,
esimerkiksi puukuormaa.**

**Seurauksena normaalia pienemmät
pyörät murjovat teitä
ja rikkovat tienpintoja raskaiden
kuormien alla tavalla, joka on nostattanut
harmia ja suurta huolta
eikä vähiten liikenneturvallisuudesta
ammattipiireissä ympäri
maata. Mitä tälle pitäisi tehdä?**

Perävaunuilla ei ole mitta- eikä painorajaa!

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
30.11.2022 00:00

Tierasitus on Väyläviraston asia. Kun mennään 22,5-tuumaisia pienempiin, esimerkiksi 21-19 tuumaisiin, paino per neliösentti tienpintaan kasvaa rajusti. Paripyörät ja kulutuspinaleveys nousevat tietysti ratkaiseviksi.

Rumpujarrulliset perävaunut toimivat periaatteessa yhtä hyvin kuin levyjarrulliset.

Monet suuret kuljetusliikkeet, joilla vaunut joutuvat välillä seisomaan pitkäänkin, ovat valinneet käyttöönsä

rumpujarrulliset

perävaunut. Niissä jarrut eivät

ruostu jumiin seistessään kuten

levyjarrut. Ruotsissa on noussut

huoli täyteen pianolastiin kuormattujen

rumpujarrullisten perävaunujen

luotettavuudesta liikenteessä.

Entä Suomessa?

Se on tietysti turvallisuuskysymys. Suomessa niiden kanssa on pärjätty. Kunnossa olevina molemmat, sekä levy- että runmpujarrulliset ovat ok.

Sähkö tulee perävaunuihin

nopeaa tahtia. Jokseenkin kaikilla

suurilla eurooppalaisilla perävaunuvalmistajilla

on jo omat ratkaisut

sähköavusteisille perävaunuille

sähköakseleilla ja muulla tavalla

sähkövetoavusteisina. Miten sähköperävaunujen

yhteistoiminta ajoneuvoyhdistelmissä

on varmistettu?

Perävaunuilla ei ole mitta- eikä painorajaa!

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
30.11.2022 00:00

Tämä onkin kiperä kysymys. Jarrusäännöt löytyvät E-määräyksistä. Lainsäädännössä on nyt kehitystarvetta. Kyseeseen nousee perävaunun määritelmä. Onko sähköperävaunu moottoriajoneuvo vai moottoroitu perävaunu?

Asia on hyvin tärkeä Suomessa. Sovittelu on käynnissä.

**E-määräyksen lokasuoja,□
jonka perusteena on liikenneturvallisuutta□
vaarantavan lokasumun□
ehkäiseminen, kerää□
nyt äkkiä lumisohjoa ja loskaa□
sisäänsä. Jäätyessä paino kasvaa□
niin, että lokasuoja repeää□
paikoiltaan ja putoaa tielle.**

Lokasuojan sisäpinnalla on käytössä nk. ”karvamattoratkaisu” ja Suomessa sovellettu ”uramatto” talvella. Jään kertyminen lokasuojan sisäpintaan on kuitenkin ongelma.

**Entä eurooppalaisella□
muutoksella Suomen talveen□
toteutettu ajoradan valkoinen□
keskiviivoitus ja ohituskieltoviiva.□
Sehän menettää merkityksensä□
lumisella tiellä – valkoisen□
ja jään alla näkymätön liikennevaaran□
varoitus- ja kieltomerkki!□
Sehän on täyttä hulluutta. Miten□
siihen on voitu mennä?**

Sitä on kysyttävä päättäjältä, liikenneministeriöltä.

Perävaunuilla ei ole mitta- eikä painorajaa!

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
30.11.2022 00:00

Otto Lahti antaa ymmärtää, että ajoradan keskiviivoituksen ja ohituskieltoviivan valkoinen väri ei ole Suomelle ehdottomasti määrätty vaan pikemminkin Suomen oma valinta halusta olla ”yhteiseurooppalaisen perheen” sopuisa jäsen. Siinä tapauksessa liikenneministeriömme osoittaa kumartelun EU:lle Suomen liikenneturvallisuutta tärkeämmäksi asiaksi!

Teksti | Klaus Bremer

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)