



Tankkaus työvuoron päätteeksi.

Kappaletavaraliikenteessä ovat yleistyneet rekkaveturin ja puoliperävaunun yhdistelmät dollylla kytkettynä. Sellaisella Ajolinjan avustaja kävi heittämässä keikan länsi- Suomessa.

Sain loppupalvesta tilaisuuden heittää keikan Turun seudulta Pirkanmaalle Posti Kuljetuksen A-tupla moduuliyhdistelmällä. Se koostui telivetoisesta Volvon FH540 rekkaveturista ja kahdesta VAK- kaappipuoliperävaunusta yhdistettynä dollylla.

Etuvaunu oli 15,5-metrinen neliakselinen ohjaavalla taka-akselilla. Takimmainen vaunu oli standardipuolikas. Kokonaispituutta oli maksimit 34,5 metriä. Akseleita oli 12, joten sallittu kokonaispaino oli 76 tonnia.

Etuvaunuun lastattiin postilähetyksiä ja perävaunuun kappaletavaraa. Kuormaa tuli 30 tonnia ja se sijoittui melko tasapainoisesti. Kokonaispaino jäi arviolta vähän alle 60 tonnin.

Ajosuunnitelmana oli purkaa vaunut kahteen eri terminaaliin Tampereen seudulla. Ensin veisin takimmaisen karryn purkuun ja sillä aikaa kävisin purkamassa etuvaunun postin. Paluukuorma tulisi Postin Pirkkalan terminaalilta.

Autossa oli tavanomainen HCT-varustus eli kaistavahti, hätäjarrutus- ja ajonvakautusjärjestelmät, kamerat ja OnSpot-ketjunheittimet.

Keliolosuhteet olivat vuodenaikaan nähden normaalit. Oli pikkupakkasta ja paikoitellen pientä lumisadetta. Liikkeelle lähdin kahden aikaan aamulla ja paluu Lietoon oli yhdeksän maissa.

HCT-YHDISTELMÄT YLEISTYNEET KAPPALETAVARALIIKENTEESSÄ

A-tupla tien päällä

Kirjoittanut Ajolinja
27.05.2021 06:27

Kuten muutkin isot kappaletavaratoimijat, Postin Rahtipalveluissa on runkoliikenteessä hyödynnetty vuonna 2019 voimaan tullutta mitta- ja massauudistusta sekä HCT-yhdistelmien luvanvaraisuuden poistumista. Pidemmällä runkolinjoilla käytetään jo nyt laajalti 34,5 m pitkiä A-tuplia tai kaksoislinkkiyhdistelmiä, jos tavaravirta tämän sallii.

Ilmeisesti suuntaus tulee jatkumaan ja lähivuosina HCT-yhdistelmien käyttö lisääntyy runkoliikenteessä edelleen. Toki sellaisilla linjoilla, joilla tavaravirrat ovat ohuempia tai tavara on painavampaa, perinteisen 25,25-metrinen moduuliyhdistelmän käyttö on edelleen puolusteltavissa.

AJETTAVUUS JA TILANTARVE LIITTYMISSÄ

Ennen lähtöä Postin Liedon terminaalilta yhdistelmä oli kytkettävä. Vetäjän ja etuvaunun hain valmiiksi lastattuna postikeskuksen puolelta. Sitten siirryin talon toiseen päähän kappaletavarapuolelle hakemaan dollyn kanssa laiturissa olleen kuormatun perävaunun.

Paperit löytyivät ajojärjestelyn tiskiltä. Kytkennän ja Pitkä-varoituskyltin kiinnittämisen jälkeen oli vuorossa lähtötarkastus. Sitten vain tien päälle suuntana Tampere.

Muutamit risteykset ja liittymät terminaalilta Turun Ohikulkutielle sujuivat ongelmitta. Kameroiden mukaan pelivaraa oli reilusti sekä portilla että parissa seuraavassa risteyksessä ennen Hämeentietä, jolta ajoin suoraan Ohikulkutien rampille.

Marssivauhdissa 80 km/t maantiejuna käyttäytyi mielestäni vakaammin kuin normaali moduuliyhdistelmä. Matka Tampereelle meni ilman yllätyksiä.

Tampereen postikeskusta lähestyessä oli muutama tarkka paikka. Maassa oli lunta sen verran, että jouduin toisinaan avittamaan etenemistä vetoakseleiden ristilukolla.

A-tupla tien päällä

Kirjoittanut Ajolinja
27.05.2021 06:27

Liikenneympyröitä oli muutama ja niissä ei ollut ongelmia. Ne olivat melko uusia ja suunnittelussa oli huomioitu pitkätkin yhdistelmät. Muutamat ahtaat risteykset selvitin kääntymällä osittain vastaantulevien kaistalta.

AJETTAVUUS MAANTIELLÄ

Yleisvaikutelma A-tuplan ajettavuudesta tieverkolla jäi myönteiseksi, ainakin näin normaali talvikelillä. Saattaa kuitenkin olla että kunnan myräkässä huolenaiheita olisi ollut enemmän.

Kuljettajan mahdollisuudet vaikuttaa kuormaukseen kappaletavaraliikenteessä ovat rajalliset. Vaikealle kelille suositeltava 12 - 14 tonnin paino etuvaunun tukijalkojen etupuolelle saattaa olla hankala järjestää.

KÄSITTELYÄ JA PERUUTTAMISTA

Ennen tätä keikkaa olin jonkin verran sivusta seurannut HCT-yhdistelmillä tapahtuvaa toimintaa Postin terminaaleilla. Osa kuljettajista pätki yhdistelmän suosiolla ja eivätkä yrittäneet peruuttaa laituriin pitkänä. Osa pitkänä peruuttajista peruuttivat usein kuljettajan puolelta loivassa kaarteessa.

Syy siihen, miksi vain harvoin olin nähnyt suoraa peruutusta, selvisi nopeasti, kun yritin sitä itse A-tuplalla. Suoran peruutuksen edellyttämät pienet korjausliikkeet nimittäin vaativat lujaa ammattitaitoa.

Ensimmäisen vaunun vetokytkin sijaitsee turhan lähellä viimeistä ja peruutuksessa lukittuvaa akselia. Siksi pienten korjausliikkeiden tekeminen vaatii vetoautolta laajahkoja liikeratoja ja suorasta peruuttamisesta tulee hankalaa.

Luovuin melko pian yrityksestä peruuttaa yhdistelmä laituriin pitkänä. Koska vetoautooli varustettu vetokytkimellä, sain yhdistelmän laituriin aika nopeasti pätkimisestä huolimatta. Vaikka lunta oli maassa, perävaunun siirtäminen vetoautolla kävi telivedonja hyvien renkaiden ansiosta sujuvasti.

AIKAA KULUU TERMINAALEILLA

Yleistyvät HCT-yhdistelmät tarkoittavat, että yhä useammalla yhdistelmäajoneuvon kuljettajalla työvälineet tulevat vaihtumaan. Työaikaa menee terminaaleilla sekä kaluston että tavarankäsittelyyn huomattavasti aikaisempaa enemmän. Koska ajomatkat harvemmin lyhenevät, tämä saattaa tarkoittaa pidempiä työvuoroja. Tai sitten siirrytään perävaunujen vaihtoon, kuten Postilla on käytäntönä.

Kalustokustannukset kasvavat HCT-yhdistelmissä huomattavasti standardiyhdistelmiin verrattuna, kun akseleita, liikkuvia osia, vaadittavaa lisätekniiikkaa ja turvavarusteita on enemmän. Terminaalien pihoilla tullaan tarvitsemaan enemmän tilaa paikoitukseen ja laitureiden eteen. Lisäinvestointeja tarvitaan myös tieinfraan.

Toisaalta lavametrien kasvu vajaasta 22 metristä 29 metriin yhdistelmää kohti alentaa hiilidioksidipäästöjä ja nostaa samaan yksikköön menevien lähetysten määrää. Tämähän on koko HCT-yhdistelmäkokonaisuuden juju.

Teksti ja kuva: Tom Fredman

[TILAA AJOLINJA!](#)