

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

yrittäjä

10/2008
Joulukuu

*Tunnetunmallista
Joulun aikaa!*

Taajamalogistiikka

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA



10
Harri Laurisen jakeluauto käy biokaasulla.



22
Olli Miettinen ensikertalaisena Mikkelin valtuustoon.



24
Kari Wihlmanin luotsaama AKE on paljon vartija.



26
Tanskalainen Michael Nielsen johtaa IRU:n Brysselin toimistoa.

Sisältö

Pääkirjoitus:	5	Kuljetustalous	31
SKAL teki pelinavauksen EU-komissiolle		Logistiikka ja ympäristövastuu ovat	
Toimitusjohtajalta:	7	Amorphiksenkin kulmakiviä.....	32
SKAL, maailma muuttuu!		Näyttelyjä ja messuja 2009–2010	34
Ajassa	8	Sisujen vienti Venäjälle vetää.....	36
Taajamalogistiikka	10	Lisää suorituskykyä, mukavuutta ja turvallisuutta	
Kuljetusliike Laurinen Oy –		Volvon uutuuksia käytännössä	
Jakelu liikennepalveluja ympäristön ehdoilla	10	kokeilemassa	38
HÄITEK – Häiriötön jakelukuljetus		Nissan NP300 Pick Up King Cab	
Tarkastelussa kuljettajan työ	12	Kelpo peruspuurtaja.....	42
Jakelukuljetussektori entistä teknisempi		Mercedes-Benz Actros 2548L-6x2/48 Euro 4:	
suoriteala: Erilaiset apu- ja turvakeinot		Vuoden Kuorma-autolla	
lisääntyvät vauhdilla.....	14	Suomen syysmyrskyssä.....	43
Valoa tunnelin päässä	18	Jari Halinen on maailman nopein metsäalan	
Pysäköintiongelmien jakelu liikenteen		kuljetusyrittäjä: Kauden 2008 saalina	
päänsärky.....	20	5. sija EM Top Fuel -luokassa.....	44
Olli Miettinen Mikkelin kaupungin valtuustoon		Ristimäki.....	47
Nyt tarvitaan investointipäätöksiä	22	Svensk Resumé	48
AKEssa ollaan PALJON VARTIJOINA	24	Parhaat Palvelut 2008	52
60-vuotias IRU vaikuttaa viidellä mantereella ..	26	SKAL-Asianajorengas	54
Työvireyttä parannetaan		Tulevia tapahtumia.....	55
ravintotottumusten muutoksella	28	Verokonsultointi ja Lakipalvelut	55
60 tonnin vastuu vaatii vireän kuljettajan	28	SKAL kouluttaa	56
Maarakennuskuljetus 2008 -seminaari	29	SKAL-tapahtumia	58
Tulossa olevia muutoksia		www.skal.fi	60
ajoneuvolainsäädäntöön	30	Joulutervehdykset	62
C-kortilla ei saa siirtää bussia tai yhdistelmää... 30		Nimityksiä.....	64
Trukin käyttöön oltava jatkossa kirjallinen lupa 30		Onnittelemme	65
		Profiili	66

Kuljetusyrittäjä-lehden ilmestymisaikataulu 2009

Numero	Postitus	Teema
1	9.2.	Itsensä kehittäminen
2	9.3.	Älykäs liikenne
3	21.4.	Logistiikka-Kuljetus 2009 -näyttelynumero
4	25.5.	EU-Extra
5–6	22.6.	Asiakasosaaminen
7	7.9.	Turvallisuus
8	5.10.	Logistiikka pohjoismaissa
9	9.11.	Harrastuspaketti
10	7.12.	Perheyrietykset



Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Julkaisija: SKAL Kustannus Oy

Toimitus

päätöittäjä Pasi Moisio
toimituspäällikkö Anneli Similä
viestintäsihteeri Ulla Eskelinen
toimitus@skal.fi tai
etunimi.sukunimi@skal.fi

Toimituksen osoite

Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki
puh. (09) 478 999
fax (09) 587 8520

Vakituiset avustajat

Olli Blomberg
Kirsi Heikkilä
Laura Ristolainen

Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Media-Kamari Oy
www.media-kamari.fi
Aune Autio
Matti Karppanen
Pisteensaari 4
03100 Nummela
puh. (09) 2238 5615
fax (09) 222 6515
etunimi.sukunimi@media-kamari.fi

Ilmoitustrafiikka

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Ulkoasu

New Attitude Oy
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Painopaikka

Painotalo Auranen Oy
Forssa 2008

Keskimääräinen painos
10 000 kpl
LT-levikki 8 423 kpl 2007

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



SKAL teki pelinavauksen EU-komissiolle

SKAL ja Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT tekivät sen, mistä valtaosa maantielogistiikkaa edustavista organisaatioista EU-alueella on puhunut jo pitkään. Suomalaisjärjestöt rohkenivat nimittäin tehdä EU-komissiolle esityksen raskaan liikenteen ajo- ja lepoaika-asetuksen uudistamisesta. Tavoite on selkeä. Asetuksesta on tehtävä nykyistä joustavampi.

Maantielikenteen palveluksessa työskentelee Suomessa kaiken kaikkiaan lähes 100 000 ammattikuljettajaa. Koko EU27 -alueella heitä on tilastojen mukaan yli 4 miljoonaa henkilöä. EU:n liikennekomissaari **Antonio Tajanille** henkilökohtaisesti Strasbourgin maraskuussa luovutettu esitys tähtää ammattikuljettajakunnan työhyvinvoinnin ja sosiaalisen elämänlaadun kohentamiseen.

Ammattikuljettajan työ on liikkuvaa. Työ velvoittaa useimpia kuljettajia olemaan pois kotoaan ja asuinpaikkakunniltaan huomattavasti enemmän kuin muiden ammattiryhmien työntekijöitä. Luonnollisesti liikkuva työ vaikuttaa myös kuljettajien perhe-elämään ja sosiaalisiin suhteisiin.

Useassa eri yhteydessä on esitetty arvioita, joiden mukaan joustavammat ajo- ja lepoaikasäännökset voisivat auttaa ammattikuljettajia sovittamaan työ- ja vapaa-aikansa nykyistä paremmin. Erityisesti EU:n reunamailla ja jäsenmaissa, joissa on pitkät sisäiset kansalliset kuljetusväilyt, ajo- ja lepoajat vaikuttavat oleellisesti ammattikuljettajien ajankäyttöön ja vapaa-ajan vieton mahdollisuuksiin. Nykyisistä säännöksistä johtuen kuljettajat joutuvat viettämään vuorokautisen lepoaikansa hy-

vin usein poissa kotoaan, yleensä ajoneuvossa raskaan liikenteen paikoitusalueilla tai levähdyspaikoilla, joiden verkosto on koko Euroopan unionin alueella vajavainen eikä kuljettajille ole useinkaan tarjolla kunnollisia palveluja.

Tutkimuksen mukaan kolmasosa suomalaisista ammattikuljettajista viettää vuorokautisen lepoaikansa tien päällä vähintään 2-3 kertaa viikossa ja peräti 24 % kuljettajista enemmän kuin 3 kertaa viikossa. Maantiekuljetuksiin kohdistuva rikollisuus ja kuljettajiin kohdistuneet väkivallanteot ovat niinkään lisääntyneet eri puolella yhteisön aluetta, joten tien päällä yöpyvät kuljettajat tuntevat kasvavaa turvattomuutta työssään. Koska työmarkkinoilla on ollut tarjolla paljon vaihtoehtoja, ovat monet ammattikuljettajat vaihtaneet toiselle toimialalle juuri voidakseen olla nykyistä enemmän kotona, perheensä ja sosiaalisen verkostonsa parissa.

Tukea esitykselle tarvitaan ja sitä on myös luvassa. Jo nyt useat eurooppalaiset organisaatiot ovat ilmaisseet tyytyväisyytensä suomalaisaloitteeseen. Peli on nyt avattu.



Pasi Moisio



SKAL, maailma muuttuu!

Suomalaisia virastoja ja virkamiehiä hajautetaan parhaillaan sellaista kyytiä, että heikkopäistä hirvittää. Kapuloiden heittelyvaiheen jälkeen on tullut aika rasvata rattaat. Onko järjestömmme valmis tähän muutokseen, joka vie läänit mennessään, siirtää toimintoja ja päätöksentekoa, muuttaa tyystin väliportaan aluehallinnon ja jakaa liikenneministeriön alaisen keskushallinnon kahtia. Muutokset ovat niin merkittäviä, että uudistan kysymyksen: Onko SKAL valmis uuteen toimintaympäristöön vuonna 2010?

Valtion aluehallinnon ALKU-hanke on loppusuoralla. Läänit korvataan 1.1.2010 kahdella virastolla, ELLUlla ja ALLUlla. ELLU eli Elinkeino-, liikenne- ja luonnonvarakeskus hoitaisi mm. liikenneluvat ja tiepiirien tehtävät työ- ja elinkeinoministeriön alaisuudessa. ALLU eli Aluehallintovirasto hallinnoi mm. työsuojelu-, poliisi- ja pelastustoimen tehtäviä valtiovarainministeriön alaisuudessa. Kansalais- ja asiakaslähtöisesti toimiva aluehallinto tulisi tehostuessaan toimeen vähemmällä henkilömäärällä? Fyysisen palvelun osuuden arvioidaan vähenevän asioinnin siirtyessä yhä enemmän sähköiseen verkkopalveluun.

ELLUjen ja ALLUjen palvelupisteitä perustettaisiin eri puolelle Suomea maakuntarakenteeseen nojautuen ja jopa niin, että osa valtion hallinnon tehtävistä ohjautuisi maakuntien liitoille. Virastojen tehtävistä sekä toimipaikoista käydään parhaillaan poliittista vääntöä. Päätökset vahvistuvat viimeistään eduskuntakäsittelyssä ensi syksynä.

Esitysten mukaan ELLUjen päätoimipaikkoja olisivat Rovaniemi, Oulu, Vaasa tai Seinäjoki, Jyväskylä, Kuopio, Tampere, Turku, Helsinki ja Kouvola. Suppeampia toimipaikkoja olisivat Kajaani, Seinäjoki tai Vaasa, Joensuu,

Mikkeli, Pori ja Lahti sekä sivutoimipaikkoja Hämeenlinna ja Kokkola. ALLUjen päätoimipaikoiksi ehdotetaan Rovaniemeä, Oulua, Mikkeliä, Hämeenlinnaa, Turkuja ja Vaasaa, ja sivutoimipaikoiksi Kuopiota, Helsinkiä, Tampereä, Jyväskylää, Kouvola ja Joensuuta.

Käsi kädessä valtion aluehallintomullistuksen kanssa etenee liikenteen keskushallinnon uusjako. Nykyiset keskusvirastot koottaisiin kahteen uuteen virastoon, väylävirastoon ja liikenteen turvallisuusvirastoon, jotka nekin aloittavat toimintansa 1.1.2010. Väylävirasto ahmaisee kitaansa mm. pääosan tiehallinnosta ja turvallisuusvirastoon liitetään mm. Ajoneuvohallintokeskus. AKEa uhkaa kaiken kukkuraksi hajasijoitus, jota hanketta me moottoriliikenteen keskusjärjestöt ankarasti vastustamme. Kiireellisempi hanke on AKE:n tietokoneen kuntoon laitto, eikä muutto sen tilaa kohenna.

SKAL-organisaatio on käynyt läpi tuulet ja tuiskut niistä selviten. Tuleva puhuri vaatii edunvalvontamme rohkeaa rukkausta. Yhteistyötä ja tiedonkulkua päätoimipaikan ja SKAL:n väliportaanhallinnon kanssa tiivistetään, paikallistasolle tuodaan uutta puhtia ja jäsenpalveluun lisätään laatua ja mittareita. Nyt kääretään hihat ja painutaan töihin. Maailma muuttuu ja samoin SKAL, entistä paremmaksi.

*Kiitän jäseniä ja toimihenkilöitä
hyvästä yhteistyöstä ja toivotan kaikille
Raubaisaa Joulua ja menestystä vuodelle 2009.*



Iiro Lehtonen



Kuljetusliike Laurinen Oy – Jakeluliikennepalveluja ympäristön ehdoilla

Harri Laurinen, Kuljetusliike Laurinen Oy:n omistajayrittäjä haluaa oman yritystoimintansa kautta olla tukemassa niin maakunnan hyvinvointia, tarjota maakunnan yrityksille laadukasta jakelukuljetuspalvelua kuin myös huolehtia osaltaan ympäristömme puhtaammasta huomisesta. Kävimme tutustumassa keuruulaiseen SKAL:n jäsenyrytykseen tarkemmin.



Menestys on harkittuja päätöksiä

”Menestyvä kuljetusyritys pitää hyvää huolta asiakassuhteistaan ja pystyy tuottamaan lisäarvoa asiakkaalleen tarjoamalla luotettavan ja laadukkaan kuljetuspalvelun lisäksi”, toteaa Harri Laurinen oman yrityksensä yritysfilosofiasta. Harri tietää pitkäaikaisten sopimussuhteiden merkityksen, sillä miehen omistaman yrityksen, Kuljetusliike Laurinen Oy:n, vanhimmat asiakassuhteet ovat peräisin jo yli kolmenkymmenen vuoden takaa, ajalta jolloin Harrin isä aloitti kuljetustoiminnan Keuruulla. Nyt 2000-luvulla Kuljetusliike Laurinen Oy liikennöi neljällä pakettiautolla yöstä päivää, palvelun yhteensä kymmentä eri asiakasta. Suurehko asiakasmäärä on ollut yrityksen kehittämisessä tietoinen valinta, sillä Laurinen kokee, että vertauskuvallisesti välttämättä ei aina ole ”viisainta asettaa kaikkia munia yhteen koriin”, vaan tarjoamalla palvelujaan useammalle eri asiakkaalle voi yrityskin luotavaisemmin katsoa tulevaisuuteen. Laurinen kannustaa yrittäjiä miettimään myös mitä lisäarvoa omalla toiminnallaan voisi asiakkaalleen tuoda. Oman yrityksensä osalta Laurinen on päättänyt suorittamaan osan kuljetuksista ajan vaatimusten

mukaisesti ympäristöystävällisellä biokaasuajoneuvolla. Alalla menestymiseen vaaditaan myös, että taksan tulee olla kuljetuskustannusten mukaisella tasolla. ”Mikäli taksa on alun perinkin hinnoiteltu väärin, ei mikään indeksitarkastus tee toiminnasta kannattavaa”, toteaa Laurinen.

Tilauskuljetuksista jakeluliikenteen moniosaajaksi

Kuljetusliike Laurisen juuret ovat 1970-luvulla, Harrin isän **Kauko Laurisen** perustamassa kuljetusyrityksessä. Vuoteen 1989 saakka toimintana toiminut yritys muutettiin tuolloin yhtiöksi ja Harri tuli mukaan toimintaan osakkaana. Vuonna 2006 tehtiin sukupolvenvaihdos ja kuljetusliike siirtyi kokonaan Harri Laurisen omistukseen. Tänä päivänä Kuljetusliike Laurinen Oy:n kuljetustoiminnan selkärangan muodostavat pitkäaikaiset sopimussuhteet lehtitalo Keskiuomalaisen ja Rautakirja Oy:n kanssa aikakausi- ja sanomalehtien jakelukuljetuksista sekä Keuruun kaupungin ruokapalvelun jakeluajo. Lisäksi pienemmat sopimusliikenteen- ja tilausliikenteenajot täydentävät yrityksen asiakaspaletin.

Kalusto on työllistetty pääsään-

töisesti yöaikaan aikakausi- ja sanomalehtien jakeluajossa. Ajoneuvot liikkuvat Keuruulla ja lähikunnissa jakaen yhteensä yli kymmentä eri lehteä määrättyihin jättöasteisiin. Yön jakelulenkitä kertyy kilometrejä matkamittareihin yli seitsemänsataa. Päivisin ajoneuvot ovat Keuruun alueen yritysten sopimusliikenteen ajossa sekä Keuruun kaupungin ruokapalveluajossa. ”Kaupungin palveluajossa korostuu erityisesti asiakaspalvelun merkitys, sillä kuljetamme asiakkaalle keskuskeittiöllä valmistetun ruokatarjottimen aina vanhuksen kotipöytään saakka”, kuvailee Harri ajon erityisvaatimuksia. Puheet taantumasta eivät yrittäjää ole saaneet huolestumaan, eivätkä suhdannemuutokset vielä ole näkyneetkään yrityksen toiminnassa. ”Uutisia kirjoitetaan ja ihmiset syövät aina, joten ajoja riittää niin korkea- kuin matalasuhdanteissa”, uskoo yrittäjä itse ja lisää, että hyvin hoidetut ja pitkäaikaiset asiakassuhteet usein antavat pysyvyyttä myös huonompina aikoina.

Yritysyhteistyöllä myös maakunnalle etua

Harri Laurinen on kotiseuturakas ihminen. Hänen kuljetusliikkeensä antaa työtä omistajayrittäjän lisäksi neljälle vakinaiselle kuljettajalle

Kuvassa Harri Laurinen sekä yritykselle vuonna 2007 myönnetty laatusertifikaatti.

sekä viidelle tilapäiselle keikkakuljettajalle. Harrin yritysfilosofian yksi tärkeä periaate on aina ollut tukea yrityksensä hankintojen kautta oman kotikunnan ja -maakunnan muita yrityksiä, hankkimalla heiltä ne kuljetusliikkeen tarvitsemat palvelut ja tuotteet, joita maakunnassa on suinkin tarjolla. Laurinen toivoisi näkevänsä alueen yrittäjien tukevan toistensa toimintaa laajemminkin määrin ainakin käyttämällä toistensa palveluja tai muodostamalla jopa uusia, symbioosissa toimivia yritysryppäitä.

”Olen keskusteluissa Keuruun kaupungin ja alueen kehittämissihtien kanssa tuonut esille sen potentiaalisen hyödyn, mitä yritys yhteistyöllä näkemykseni mukaan olisi saatavissa”, Laurinen toteaa. Hän ottaa esimerkiksi oman yritystoimintansa: ”Ajatellaanpa vaikka yritykseni biokaasuautoa. On hienoa, että voin hankkia auton tarvitsemää polttoainetta suoraan keskiuomalaiselta biokaasu yrittäjältä ja näin tukea hänen yritystoimintaansa. Vastaavasti hän taas yritystoimin-



Yrityksen biokaasuautolla hoidetaan mm. Keuruun kaupungin ruokapalveluajoa. Autonkuljettaja Timo Nieminen lastaamassa ajoneuvoa.

nallaan varmistaa mahdollisuuteni käyttää biokaasuajoneuvoa täällä maakunnassa”. Laurisen biokaasuauto tankataan Laukaassa sijaitsevan biokaasuyrittäjä **Erkki Kalmarin** tilalla.

Biokaasuauto ympäristön(kin) asialla

Yrittäjä kiinnostui laajemmin biokaasu- ja ympäristöasioista vuonna 2006. Tästä reilun kahden vuoden jälkeen kuljetusliikkeen käytössä on nyt upouusi kaasukäyttöinen Mercedes-Benz Sprinter. Kaasukäyttöinen auto on yhä tänä päivänä harvinainen, jopa yllätyksellinenkin valinta kuljetusyritysten kalustohankinnoissa. ”Loppuvuodesta 2007 alkoi ajatus auton hankkimisesta itää ajatuksissa ja kun Vehon puolelta asiat järjestyivät sujuvasti sekä suurin asiakkaamme Keski-suomalainen kannusti ajoneuvon hankintaan, oli päätös loppujen lopuksi helppo tehdä”, kuvailee Harri auton hankintaan johtanutta prosessia. Harri kertoo auton hankintahinnan olleen noin 8 000 € perinteistä vaihtoehtoa kalliimpi, mutta vastaavasti mm. vakuutusmaksut ja verot ovat dieselkäyttöistä ajoneuvoa huokeammat. Harri kertoo myös uskovansa, että lopulta biokaasuauto maksaa joka tapauksessa hankintansa takaisin, siltikin, vaikka auton kiistaton merkitys ympäristöarvoille unohtettaisiin tyystin.

Kaasukäyttöinen auto käyttää polttoaineena kaasua (CH₄) tai 95E bensiiniä. Perinteisesti kaasukäyttöiseen autoon tankataan maakaasua, joka on itse asiassa uusiutumaton, fossiilinen polttoaine. Biokaasun tuotantoon sitä vastoin käytetään ainoastaan uusiutuvia luonnonvaroja. Biokaasulla käyvien ajoneuvojen päästöt

ovat alle kymmenen prosenttia perinteisten ajoneuvojen päästöistä. Vaikka biokaasu on tuotantomenetelmistä johtuen polttoaineena kalliimpaa kuin maakaasu, on se siltikin edullisempää kuin dieselöljy.

Ajoneuvossa on kaksi polttoainesäiliötä, bensiini ja kaasusäiliö. ”Auto toimii kummalla polttoaineella tahansa, joten kaasun loppuessa ei matka katkea”, selventää Laurinen. Kaasu nesteytyy yli -160 asteen pakkasessa, joten polttoaineen toimivuutta ei talvikäytössäkään tarvitse pelätä. Muiden komponenttien kestävyys Suomen talviolosuhteissa selviää Laurisen mukaan vasta talvikäyttökokemuksen kautta. Ajoneuvon käyttövoiman eroa ei normaalikäytössä huomaa ollenkaan, korkeintaan melutason Harri on todennut olevan kaasuautoissa alhaisempi.

Oikea tieto yrityksen menestyksen taustalla

Vaikka jakeluautoyrityksen kulurakenteesta ”vain” 10 prosenttia tulee polttoainekuluista, tarkastelee Harri Laurinen tätäkin yrityksensä kuluerää huolellisesti. Emistra-seurantajärjestelmään tallennettujen kulutus- ja suoritustietojen perusteella myös Laurinen seuraa yrityksensä polttoainekulujen kehittymistä. ”Lisäksi olen pohtinut jonkinlaisen kannustinjärjestelmän luomista omille kuljettajilleni, joka kannustaisi heitä taloudelliseen ajotapaan. Tosin on ymmärrettävää, että jakeliikenteen hektisen aikataulun takia usein taloudellisen ajotavan niksit jäävät kiireen varjoon”, pohtii Harri Laurinen.

Kuljetusliike Laurinen Oy on saanut PKY -laatusertifikaatin vuon-



Harrin perheeseen kuuluu avopuoliso Marja Peltola sekä Harrin kaksi lasta.

na 2007 ja Harri Laurisen samana vuonna suorittama yrittäjän ammattitutkinto kertovat omaa kieltään siitä tasosta, jolla yrittäjä suhtautuu tiedon merkitykseen yrityksen menestyksellisessä johtamisessa. Tietoa ja oppeja Harri on hakenut myös lukuisista SKAL:n tapahtumista. ”Osallistuin viime vuonna Ikaalissa pidetylle *Menestyvä SKAL*

Yrittäjä -kursseille ja koin kurssin erittäin mielekkääksi. Erityisesti yrityksen talouteen ja kustannusosaimiseen keskittyneet oppitunnit koin hyödyllisiksi”, Harri kertoo käytyä kursssia.

Ainakin jos kurssin nimi kertoo osanottajistaan jotakin, on Harri Laurinen ollut juuri oikealla kursilla. ■



FREEZONE
Lumikko

PERÄVAUNURATKAISUT

UUSI LUMIKKO 400GS - MARKKINOIDEN HILJAININ!

Kotimainen, edistyksellisellä hihnattomalla voimansiirtotekniikalla toteutettu perävaunun lämpötilansäätölaite kaikkiin lämpötilasäädetyihin kuljetuksiin. Saatavana myös monilämpötilaisena.

LUMIKKO - OLOSUHTEIDEN KESYTTÄJÄ!

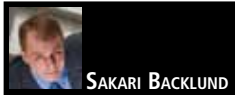
LUMIKKO OY
PL 304 (Kylmätie 1), 60101 Seinäjoki
puh. 010 835 5400
fax (06) 414 1921
email: lumikko@lumikko.com
www.lumikko.com

Lumikko
OLOSUHTEIDEN KESYTTÄJÄ

HÄITEK – Häiriötön jakelukuljetus

Tarkastelussa kuljettajan työ

Suomen elinkeinoelämä ja suomalaisten päivittäinen toiminta ja elämä on riippuvaista hyötyliikenteen ajoneuvoilla suoritettavasta häiriötömästä kuljetustoiminnasta.



SAKARI BACKLUND

Tukku- ja vähittäiskaupan ohella teollisuuden ja palvelulojen toimijoiden välinen tavaravirta sekä vienti ja tuonti edellyttävät kaikki sujuvia maanteiden tavaraliikenteen kuljetuksia ja palveluita.

Häitek-hankkeen tavoitteet ja osallistujat

Häiriötön Jakelukuljetus (HÄITEK) -hanke keskittyy osaan yllä mainitusta toimitusketjun kehittämiseen liittyvästä toiminnasta tavoitteenaan tutkia ja parantaa kuljettajan ohjaamon ulkopuolella suorittamaa työtä niin kuljetusyritysten terminaaliolosuhteissa kuin myös asiakkaiden vastaavissa toimipisteissä. Työskentelyä halutaan tehdä mahdollisimman häiriötöntä, turvallista ja tehokasta hyödyntämällä innovatiivisia, käytäjäkeskeisiä teknologioita.

Häiriötön Jakelukuljetus -hanke on Työsuojelurahaston, Tekesin ja mukana olevien osapuolten rahoittama ja ohjaama hanke, joka käynnistyi vuonna 2007 ja kestää vuoden 2010 alkupuolelle asti. Hankkeen tutkimustyön toteutuksesta vastaavat Oulun yliopiston kanssa yhteistyössä Turun ammattikorkeakoulu, Työterveyslaitos ja Lappeenrannan teknillinen yliopisto. Suomen Kulje-



KUVA: OLLI BLOMBERG

tus ja Logistiikka SKAL ry osallistuu hankkeen ohjausryhmän työskentelyyn.

Henkilöstön toimintaedellytyksissä kehitettävää

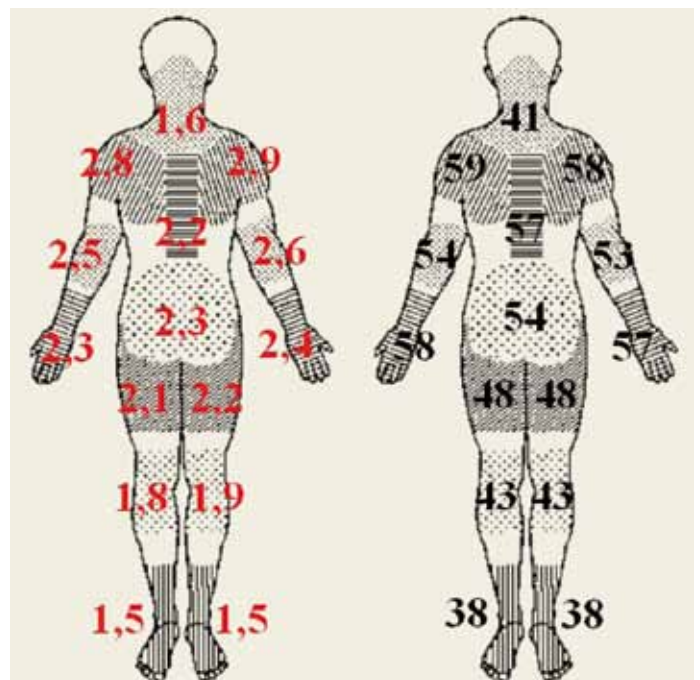
Suomen sisäisistä tavaravirroista 90 % (tonnit) hoidetaan kuorma- ja pakettiautoilla. Kun kuljetusetäisyysskin (tonnikilometrit) otetaan huomioon, on kuljetussuorituksen osuus noin 2/3. Kuljetus toimialana muuttuu jatkuvasti muiden toimialojen mukana. Kehitystä on tapahtunut yritystoiminnassa yleisesti, autokuljetusten teknologiassa ja osaamisessa. Kuljetus- ja logistiikkalan toimintaympäristön vaatimukset kasvavat edelleen. Eteenpäinmenosta huolimatta kehitys on osittain jäänyt vähäiseksi jakelukuljetuksissa ohjaamon ulkopuolisessa toiminnassa henkilöstön toimintaedellytysten osalta.

Kaupunkialueella tapahtuvassa jakelukuljetuksessa kuljettajan työajasta usein vain noin kolmasosa on ajamista. Työajasta iso osa käytetään ohjaamon ulkopuoliseen toimintaan, kuten huoltotoimenpiteisiin, terminaali- ja varastotilatöskentelyyn tai asiakkaan tiloissa työskentelyyn. Asiakkaan tai asiakasyrityksen

Kuljettajan työajasta noin 30 prosenttia on terminaalityöskentelyä.

tilat ja työympäristöt vaihtelevat suuresti ja kuljettaja joutuu sopeutumaan hyvin vaihteleviin työtilanteisiin. Tapaturmavakuutuslaitosten liiton tutkimusten mukaan kuljetus- ja liikennetyö -ammattiluokassa työpaikkatapaturmien lukumäärän osuus kaikkien pääammattiluokki-

en työpaikkatapaturmien lukumäärästä oli vuonna 2006 noin 8,3 %. Kuljetus, varastointi, ja tietoliikenne-toimialalla työsuoritusten mukaan eniten työpaikka-tapaturmia sattui henkilön liikkumisessa, taakkaa käsittelemällä siirrettäessä sekä esineiden käsittelyssä.



Kuva 1. Haittakuormitusten keskiarvot (punaiset) ja lukumäärät (mustat).

Ohjaamon ulkopuolinen työ tarkastelussa

HÄITEK -banke on ollut käynnissä reilun vuoden ja tällä hetkellä tutkimus on kohdistettu työn ergonomiaan ja käytettävyyteen kaupunki- ja lähialueelle tehtävissä tieliikenteen jakelukuljetuksissa. Kuljetusalaan ja aiheeseen on syvennyt tutkimalla tapaturmatilastoja ja viranomaisohjeita. Tutkimustyö tapahtuu pääasiassa case-tutkimuksina kappaletavara- ja lämpösäädellyistä elintarvikukuljetuksista. Kerättyä materiaalia on tarkasteltu erityisesti työtehtävien rasittavuuskohtien video- ja tietokoneohjaisen erittelyn eli subjektiivisen VIDAR -videoanalyysimenetelmän avulla. Lisäksi mukaan otetaan jakelukuljettajien käytettävyyssnäkemys heidän käyttämistään tavarankäsittely-yksiköistä, kuljetus- ja apuvälineistä käytettävyyssmittarilomakkeen avulla.

Haittakuormitus kohdistuu ylävartaloon

Tuloksina on tähän mennessä saatu ruumiillisia ja henkisiä haittakuormitustietoja lämpösäädellyistä elintarvikukuljetuksista ja toisaalta muista kappaletavarakuljetuksista. Kuvaan 1 on sisällytetty keskiarvot kaikista videoanalyysin tuloksista esiintyneistä ruumiillisista haittakuormituksista, joita on arvioitu 67 haittakuormitustilanteesta. Lisäksi kuvassa esitetään kuhunkin kehon osaan kohdistuneiden haittakuormitusten lukumäärät.

Merkittävimmät ruumiilliset haittakuormitukset esiintyvät, kun työskennellään rullakoilla ja vau-nukoilla ja suoritetaan jakelua manuaalisesti nostaa ja siirtää. Keskiarvoltaan suurimmat haittakuormitukset kohdistuivat lähinnä yläraajoihin; eli olkapäihin ja kynnärpäihin, joiden osalta kuormitus luokitellaan kuljettajien omista arvioissa keskitason haittakuormitusluokkaan. Myös määrällisesti eniten haittakuormitusta kohdistui ylävartaloon ja yläraajoihin. Lisäksi ilmenee, että haittakuormitukset kohdistuvat joissakin työtehtävissä epäsymmetrisesti enemmän toiselle puolelle kehoa. Henkisiä haittakuormitusta aiheutuu eniten riskistä joutua onnettomuuteen tai vammautua, ta-loudellisista riskeistä sekä ahtaista tiloista.

Asiantuntijaorganisaatio	Esimerkkejä tutkimuskohteista
Oulun yliopisto	Videokuvaukset kuljetusyrityksissä Videoanalyysit kuljettajittain
Turun Ammatti-korkeakoulu	Vidar-menettelyn suomentaminen SUS-arviointilomakkeiden täyttäminen Tutkijoiden yhteistyötapaaminen ORP (Occupational Risk Prevention) –konferenssiin osallistuminen
Työterveyslaitos	Kaupun alan ergonomiaratkaisut Haarukkavaunun käytettävyys päivittäistavarakaupassa
Lappeenrannan teknillinen yliopisto	Tapaturmatutkimus Edellisen hankkeen aikasarjan jatkaminen Tuotekehityksen tarpeet (päällirakenteet, ympäristö, toiminnot) Hyvien ja huonojen alueiden tunnistaminen Tapaturmatietokantojen hyödyntäminen Vidar-analyysin osana

Hankkeen tutkimus- ja kehitystilanteet 3.10.2008 asiantuntijaorganisaatioittain.

Ajaminen vain yksi osa jakelukuljettajan työtä

Yhtenä osana tutkimusta oli tehdä kartoitusta kaupunki- ja lähialueiden jakelua suorittavien kuljettajien työajan prosentuaalisesta jakautumisesta työmuotojen kesken. Työmuodot koostuvat ohjaamossa työskentelystä ja ohjaamon ulkopuolisesta työskentelystä, joka jakautuu terminaali- tai meijerityöskentelyyn (tavarankäsittely ja purkamisen, huolto-työ ja asiakirjat) ja tavarankäsittelyyn (tavarankäsittely ja purkamisen, huolto-työ ja asiakirjat) ja tavarankäsittelyyn (tavarankäsittely ja purkamisen, huolto-työ ja asiakirjat) ja tavarankäsittelyyn (tavarankäsittely ja purkamisen, huolto-työ ja asiakirjat).

Tuloksista todettiin selkeitä haittakuormitustekijöitä. Eri työtehtävien olisi hyvä ottaa työtä keventäviä ergonomisia sovelluksia käyttöön. Sovellus voisi olla esimerkiksi koulutus, työmenetelmä, muutos päällirakenteessa tai jokin fyysinen apuväline tai kuljetusväline, ehkä sähkömotorisointuna. Sovelluksena voidaan käyttää ensisijaisesti jotain olemassa olevaa sekä hyväksi todettua. Tällaisia ergonomisia sovelluksia kuljetusala-



Työtehtävien rasittavuuskohtia analysoitiin VIDAR-videoanalyysimenetelmän avulla.

on jo käytössä, muttei välttämättä Suomessa. Yhtenä mahdollisuutena tällaisten sovellusten esilletuomiseen voidaan jatkossa käyttää hankkeessa luotavaa Työterveyslaitoksen julkaisemaa hyvien käytäntöjen tietokantaa. Työterveyslaitos on toteuttanut tällaisen tietokannan esimerkiksi kaupan alan hyvistä ergonomiaratkaisuista (<http://www.ttl.fi/Internet/Suomi/Aihesivut/Ergonomia>).

SKAL osallistui työskentelyyn marraskuun aikana. Tavoitteena on kerätä tietoa parhaista käytännöistä arkisissa tehtävissä, olivatpa ne tasoltaan pieniä tai vähän isompia. Suoritealoista Elintarkealan Kuljetusyritykset (EKY) ja Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyritykset (USL) sekä halukkaat alueyhdistykset voivat toimittaa tietoja tärkeiksi katsomistaan kohteista. Saadut tiedot toimitetaan Työterveyslaitokselle, joka julkaisee tulokset ensi vuoden alkupuolella omilla sivuillaan. SKAL:n

nettisivut tullaan päivittämään vastaavilla tiedoilla ja linkeillä. Kiitämme jo tässä vaiheessa yhteiseksi hyväksi ja hyödyksi tarkoitetun tiedon tuottamiseen osallistuneita yrityksiä ja heidän henkilöstöään.

Ergonomia ja turvallisuus osaksi kuljettajakoulutusta

HÄITEK -hankkeesta syntyvää materiaalia voidaan jatkossa hyödyntää myös kuljetusalan turvallisuus-koulutuksessa, erityisesti työnopastuksessa ja osana yritysten johtamista ja suunnittelua. Tuotettavaa aineistoa voisi sisällyttää kuljettajien koulutusaineistoon, viitaten EU:n koulutusvelvoitteeseen, joka sisältää myös ergonomian vaatimuksia.

Lähde: Oulun yliopisto, Turun ammattikorkeakoulu, Työterveyslaitos, Lappeenrannan teknillinen yliopisto.



Jakelukuljetussektori entistä teknisempi suoriteala

Erilaiset apu- ja turvakeinot lisääntyvät vauhdilla

Jakelukuljetus on terminä varsin laaja-alainen, se itse asiassa liittyy lähes kaikkeen kumipyörillä hoidettavaan tavaraliikenteeseen. Tyypillisimmillään jakeluliikenne kuitenkin on pienlähetysten toimitusta ja noutoa sekä elintarvikkeiden kuljetusta myymälöihin. Juuri näiden suoritteiden tehostamiseksi ja turvallisuuden edistämiseksi on jo tullut ja tulee yhä lisää teknisiä apukeinoja.

Jakeluliikenteestä puhuttaessa esille nousee kolme keskeistä aihepiiriä: A) itse kuljetustoiminnan tehokkuus ja kustannusvastaavuus, B) kuljettajaan ja kuljetettavaan tavarahan liittyvä turvallisuus ja C) muihin liikenteen osapuoliin ja ympäristöön liittyvät seikat.

Kuten kaikessa kuljetustoiminnassa, myös jakeluliikenteessä erilaiset tekniset, elektroniset ja telemaattiset apukeinot ovat yhä merkittävämmässä roolissa pyrittäessä kohti mahdollisimman hyvää tuloksentekeä, pienimpiä mahdollisia turvallisuusriskejä ja minimoituja

ympäristövaikutuksia.

Kuljetusyrittäjän pitää aikaisempaa useammin osata valita oikeat ratkaisut ja toimintatavat – joko yksin tai yhdessä toimeksiantajan kanssa. Oikea valinta ja valmius uuden toimintamallin soveltamiseen käytännössä saattaakin usein olla ratkaiseva tekijä tuottavaa kuljetussopimusta solmittaessa.

Kuljettajan puolestaan on osattava käyttää valittuja ratkaisuja ja oltava valmis noudattamaan sovittuja, yrittäjää sitovia menettelytapoja. Mainittu valinta siis heijastuu myös kuljetusyrittäjän henkilöstöpolitiikka-



KUVA VOLVO TRUCKS

kaan. Tällöin tulee harkittavaksi koulutetaanko uutta henkilökuntaa vai turvataanko jo työsuhteessa olevaan henkilöstöön ja sen jatko- tai täydennyskoulutukseen.

Ajoneuvo-, kuormatila- ja apuvälinevalmistajien taas on kyettävä tarjoamaan kuhunkin käyttötarkoitukseen ja eri ilmasto-olosuhteisiin soveltuvia tuotteita.

Turvaa itselle ja muille

Kylmä totuus on, että suurin osa jakelukuljetuksissa ikään kuin välttämättömiksi ”vakiovarusteiksi” koe-



Pakettiautoissa 270 astetta aukeavat ovet ovat usein välttämättömyys.

Riittävän kookkaat peilit ja niitä täydentävä katvekamera turvaavat näkyvyyden oikealle.



KUVA MAN

Matala ohjaamo ja looginen astinjärjestys ovat tärkeitä jakeluliikenteessä.

Mahdollisesti toteutuessaan C2C-CC-projekti tulee oleellisesti lisäämään liikenneturvallisuutta, myös taajamien jakeluliikenteessä.

asiassa ovat kohtuullisen hinnakkaita ja yleensä ajoneuvon toimitusajaa pidentäviä lisävarusteita.

Esimerkkinä mainittakoon ohjaamon ja tavaratilan ovien kauko-ohjattu lukitus ja avaus. Modernein tavaratilan keskuslukitus saa toimintakäskynsä kuljettajan taskussa kannettavalta pienoislähettimeltä. Vastaanottamansa signaalin perusteella lukitus joko aukeaa autoa lähestyttäessä tai sulkeutuu auton luota poistuttaessa. Mikäli lukitus ei esimerkiksi oven raolleen jäämisen johdosta onnistu, hälyttää lähetin välittömästi. Samoin se hälyttää, mikäli joku ennättää koskea oveen ennen sen lukittumista.

Lisähintakäytäntö myös pätee pa-



KUVA VOLVO TRUCKS

kettiautojen 270 astetta avautuviin paritakaoviin. On jopa automerkkejä, joihin tätä mahdollisuutta ei saa edes tilauksesta. Jotkut yrittäjät ovat tällaisissa tapauksissa joutuneet turvautumaan jälkiasennuksiin – mikä sekun on kustannuksia lisäävä toimenpide. Täysin sivulle eli 270 astetta avautuvat pariovet ovat välttämätön ratkaisu peruutettaessa auto ns. muhvilla tiivistettyyn oviaukkoon. Eikä

trukilla tapahtuva kuorman teko tai purkaus aina onnistu, mikäli ovet aukeavat vain 90 tai 180 astetta.

Autojen ilmajousitukseen yhdistetty punnitusjärjestelmä on erinomainen keino, kun halutaan varmistaa, ettei tule tehtyä ylikuormaa. Järjestelmään voidaan yhdistää toiminto, joka valo- tai äänisignaalein varoittaa kantavuuden tai akselimassan ylityessä. Tässä on kysymyksessä ▶



KUVA BARCODE

Ajo-ohjelman kanssa kommunikoiva viivakoodin lukija on yhä yleisempi työkalu jakeluautoissa.

sekä turvallisuutta lisäävä että ylimääräisiä kustannuksia ehkäisevä menettely.

Takalaitanostin on yleisin kuormankäsittelylaite nimenomaan jakeluliikenteessä. Mikäli nostolevy vaakatasossa ollessaan jätetään maanpintaa korkeammalle, syntyy etenkin heikoissa valaistusolosuhteissa riski, että siihen törmää joko auto tai jalankulkija. Nostimiin onkin jo jonkin aikaa ollut saatavilla erilaisia vilkkuvaloja, jotka varoittavat ympäristöä koholla olevasta nostinlevystä.

Nostimien uusien turvajärjestelmän koostuu herkeistä liikesensoreista, jotka kimeällä summeriäänellä varoittavat tulemaalta liian lähelle levyä. Varoitusalue voidaan säätää vallitsevien olosuhteiden mukaiseksi. Sama sensorijärjestelmä estää laskemasta nostinlevyä, mikäli sen alle on joutunut sinne kuulumatonta esine kuten henkilöauton keula – tai vaikkapa pihalla leikkivä lapsi.

Useisiin nostinmalleihin on saatavissa kauko-ohjaus, jolloin kuljettaja vyössään kantamallaan painikkeyksiköllä voi joko ohjaamosta tai auton viereltä/takaa nostaa ja laskea nostinta. Näissä tapauksissa sama sensorijärjestelmä varoittaa kuljettajaa tekemästä vääraikaista nosto- tai laskuliikettä.

Mukavuutta ja tehokkuutta

Mitä matalampi jakeluauton ohjaamo on, sitä käytännöllisempi se on – pääsääntöisesti. Pakettiautoja raskaammassa ajoneuvoissa joudutaan ajo- tai muista olosuhteista johtuen usein tekemään kompromissiratkaisuja. Esimerkiksi maasto-olosuhteet

eivät aina mahdollista alas asennetun ohjaamon käyttöä. Muutama vuosi sitten tehdyn tutkimuksen mukaan sorakasettiyhdistelmän kuljettaja kiipeää vuodessa monta kilometriä pystysuoraan ylös kavutessaan autonsa ohjaamoon. Ei siis ihme, että täysautomaattisia vetokitoja kehitetään kiivaaseen tahtiin, ensimmäiset ovat jo tulleet markkinoille.

Taajamajakelussa ja esimerkiksi jätteiden keräyskuljetuksissa matalalle tai erittäin matalalle asennetut ohjaamot ovat kuitenkin nykyaikaa. Autonvalmistajat ovat ergonomiaketähtäessään päätyneet ratkaisuun, jossa ydinkeskustajakelussa autossa tulisi olla enintään yksi askelma ohjaamon lattiatason lisäksi. Keskipitkän matkan jakelussa 2-3 askelmaa on hyväksyttävä määrä ja vain kaukoliikenteessä saisi esiintyä enemmän kuin kolme askelmaa.

Kuljettajaergonomian turvaamiseksi oven tulisi aina aueta vähintään 80 astetta ja askelman leveyden oltava reilusti kyseisen suoritealan edellyttämän työkenän mentävä – niin leveydessä kuin syvyydessä. Kuljettajan jalkatilaa pohjan tulisi aina olla samalla tasolla kuin oviaukon alareuna, näin vältytään kompastumiselta poistuttaessa ohjaamosta.

Hyvällä kuljettajaergonomialla on oma asemansa kuljetustehokkuutta turvattaessa. Tämä korostuu nimenomaan nopeatahtisessa jakeluliikenteessä. Kuljettajan itsensä pitäisi vaikuttaa tähän asiaan käyttämällä asianmukaisia vaatteita ja työkenkiä. Kumminkin on sovitettava vallitsevan säätilan ja mahdollisesti myös kuljettavan tavarankuljetuksen mukaan. Tietyissä tapauksissa vaatteet eivät esimerkiksi



Olosuhteiden pakosta osa jakeluliikenteestä on hoidettava suurilla maantieliikenteen ajoneuvoilla, mikä vaatii kuljettajalta hyvää pelisilmää ja liikenteen muiden osapuolten huomioonottamista.

saa synnyttää staattista sähköä.

Yhtä aikaa sekä turvaavana että tehostavana varusteena voidaan pitää auton peilijärjestelmää täydentävää kameravarustusta. Pienellä ohjaamon oikeaan yläkulmaan kiinnitetyllä lisäkameralla saadaan kaikki katvealueet kumottua auton oikealta puolelta. Näin voidaan varmistua, ettei auton sivulla ole ihmisiä tai muita esteitä jyrkästi oikealle kääntyessä. Peruutuskamerat ja -tutkat ovat jo hyvää vauhtia yleistymässä jakeluautoissa, niillä on turvallisuusmielessä vähintään sama merkitys kuin katvekameroilla. Kameroita käytettäessä vähenee auton vahingoittumisriski peruutus- ja kuormanpurkutilanteissa.

Nopeutta ja varmuutta

Tavaroiden päätyminen oikeaan osoitteeseen oikeaan aikaan turvataan yhä useammin erilaisia paikannus- tai kalustonohjausjärjestelmiä hyödyntäen. Kuormaa tehtäessä tiedot syötetään joko käsikäyttöisen tai kaukolukevan skannerin tallentaman viivakoodin perusteella ohjausjärjestelmään, joka viimeisen kolmen kuormauksen jälkeen laatii optimoidun ajoreitin tiettyjen, etukäteen asetettujen parametrien pohjalta.

Ajoon lähdettyään kuljettaja saa ohjaamon näytöltä suunnistusohjeet kuhunkin osoitteeseen. Täällä vastaanottajalta otetaan elektroninen kuittaus kämmenmikroon, jonka jälkeen lähettäjälle menee välittömästi tieto siitä, että tavara on toimitettu perille. Samalla käynnistyy kuljetusmaksun laskutusprosessi. Paperista kuormakirjaa ei siis välttämättä kaikissa kuljetuksissa enää lainkaan tarvita. Kuittauksen jälkeen ajo-ohjelma opastaa kuljettajan seuraavaan toimitusosoitteeseen.

Taajamissa ja muutoin lyhytmat-

kaisessa jakeluliikenteessä ei välttämättä aina tule tarkkailtua ajoajan kulumista niin huolellisesti kuin kaukoliikenteessä. Niinpä kalustonhallintajärjestelmän tai auton oman tietokoneen ajo- ja lepoaikojen tarkkailutoiminto on hyvä ja käytännöllinen varuste. Äänimerkillä ja näyttöön ilmestyvällä tekstillä kuljettajalle voidaan ohjelmoidusti ilmoittaa, milloin on tauon aika ja milloin ajo voi jatkua voimassa olevat ajo- ja lepoaikasäädökset huomioiden.

Tulevaisuus on tuomassa koko joukon uudistuksia muun muassa liikenteen ohjaukseen. Yksi pisimmälle viedyistä hankkeista on EU:n, autovalmistajien, järjestelmätoimittajien ja tutkijoiden yhteinen Car2-Car Communications Consortium-projekti (C2C-CC), jossa kaikki ajoneuvot ja tietyt kohdat liikenneympäristössä varustettaisiin lähetin-/vastaanotinyksiköllä. Laite rekisteröi reaaliajassa muutaman sentin tarkkuudella missä auto kulloinkin on ja millä nopeudella tai mihin suuntaan se liikkuu – vai seisooko se paikallaan. Lähetin-/vastaanotinyksikön avulla ajoneuvot katkeamatta kommunikoivat keskenään täysin automaattisesti.

Tämän ominaisuuden avulla esimerkiksi jakeluauton kuljettajaa voidaan äänimerkillä tai näyttöön tulevalla tekstillä varoittaa kääntäjästä heti seuraavan kadunkulman jälkeen suoraan jalkakäytävän reunaan, jos siinä jo on vaikkapa linja-auto pysäkillä tai pelastusajoneuvo tehtävää suorittamassa. Vastaavasti henkilöauton kuljettaja saisi varoitussignaalin, jos kadun varteen pysäköidyn jakeluauton takaa on lähestymässä toinen ajoneuvo. Vaikka järjestelmää alun pitäen lähdettiin kehittämään onnettomuuksien torjuntaan, on se nyt avannut aivan uusia mahdollisuuksia



Väärin pysäköidyt autot tai väärin sijoitetut kuormanpurkauspaikat ovat yleisiä ongelmia jakeluliikenteessä.

sia liikenteen yleisen sujuvuuden parantamisen kannalta.

Ympäristö on tärkeä

Jakeluautot tuottavat aina päästöjä, joko pakokaasujen tai melun muodossa. Molempia kyetään tehokkaasti torjumaan. Hybridiratkaisut ja vaihtoehtoiset polttoaineet sekä mahdollisesti suora sähkökäyttö lisääntyvät varmuudella taajamien jakeluliikenteessä.

Jo olemassa olevan kaluston pa-

kokaasupäästöjä on vähennetty käytämällä puhtaampaa dieselpolttoainetta ja varustamalla autot pakokaasujen puhdistusjärjestelmillä. Melua on voitu vähentää varustamalla paineilmajarrut ja jousiseisontajarrut sitä tuttua suhahdusta vaimentavilla venttiileillä. Moniin autoihin on oviin saatavissa lukkojärjestelmä, joka tekee tarpeettomaksi oven kiinnipamauttamisen – lukko itsessään ”imee” oven äänettömästi kiinni.

Yksi merkittävimmistä meluläh-

Takalaitanostin on jakeluliikenteen tärkein kuormankäsittelylaite, mutta sen vaakatasossa oleva kuormauslevy voi myös muodostaa vaaratekijän muille tiellä tai kadulla liikkujille.



teistä on elintarvikkeita kuljettavien ajoneuvojen polttomoottorikäyttöinen kylmäkone. Ratkaisu tähän ongelmaan on paineistetun typen käyttö kuormatilan jäädyttämiseen. Järjestelmää on jo sovellettu pitkän matkan kuljetuksiinkin. Tyypilaitteiston käyttö kuitenkin edellyttää säännöllistä paineistetun typen tankkausta, eikä infrastruktuuri ole tältä osin vielä läheskään kattava.

Eräissä yhteyksissä on nostettu esille ajoneuvojen koon rajoittaminen jakeluliikenteessä. Asia on vähintäänkin kaksijakoinen. Uudelleenkuormaus suuremmasta ajo-

neuvosta pienempiin vie aikaa ja tavaroita toimitettaessa monta pientä ajoneuvoa saattaa kuluttaa enemmän polttoainetta kuin yksi kookkaampi. Herää myös kysymys siitä kumpi aiheuttaa enemmän suoraa liikennesäätöä, yksi 25 tonnin kuormaa kuljettava kuorma-auto (pituus 12 metriä) vai 25 yhden tonnin kuormaa kuljettavaa pakettiautoa (yhteispituus n. 150 metriä). Tämän toistaiseksi ratkaisemattoman yhtälön parissa painiskellaan tällä hetkellä monissa kuorma-autoliikenteen rajoittamista suunnittelevissa kaupungeissa.

Be on top of your business



TX-CONNECT, älykästä kuljetuscaluston hallintaa

Asiakkaiden maksimaalinen palveleminen ja voittomarginaalien optimointi on nykyisin kaikkien kuljetus- ja logistiikkayhtiöiden tärkein tavoite. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Transics on kehittänyt TX-CONNECT -ohjelmiston. Se on innovatiivinen IT-alusta, joka antaa kuljetuscaluston hallintaan täysin uuden ulottuvuuden. TX-CONNECT -ohjelmiston avulla kuljettajat, suunnittelijat ja johtohenkilöt samoin kuin alihankkijat ja asiakkaat voivat pitää yhteyttä helposti, ja heidän saatavissa on heti reaaliaikainen tieto. Ne voivat tarkkailla ajo- ja lepoaikoja, sopeuttaa ajokäyttäytymistä ja seurata monia ajoneuvokantoja samanaikaisesti. Toisin sanoen hallinto on erittäin automatisoitua. TX-CONNECT: yksi ainoa sovellus kuljetuscaluston edulliseen hallintaan. Se on helppo integroida jo olemassa olevaan kuljetushallintaohjelmistoon. Pidä huoli, että pysyt 'liiketoimintasi huipulla'.

Transics

TRANSICS INTERNATIONAL
Ter Waarde 91 - 8900 Ieper - Belgia
Puh.: +32 (0)57 34 61 71
Telekopio: +32 (0)57 34 61 70
www.transics.com - info@transics.com



Valoa tunnelin päässä

Jos kaikki menee hyvin, Helsingin keskustan huoltotunneli valmistuu Ruoholahdenkadun päästä keväällä 2009 ja kokonaan keväällä 2010.

Monella on valloillaan mielikuva, että Helsingin maaperä on kuin reikäjuusto: täynnä tunneleita ja erilaisia maanalaista myyräreittejä. Ajoneuvoille käytössä olevia tunneleita on kuitenkin todellisuudessa tällä hetkellä melko vähän. Ne muutamatkin ajoneuvokäytössä olevat tunnelit ovat lähinnä huolto- ja pelastustoimintaa varten. Suurin osa kaupungin reikäjuustomaisuudesta koostuu viemäri- ja erilaisista putki-, kaapeli- ja linjastotunneleista.

Ensi keväänä maan alla liikkuvien autojen määrä kuitenkin moninkertaistuu kertahetimitä.

Helsingin keskustassa, syvällä maan alla on käynnissä suuri hanke. Keskusta-alueen alapuolelle on rakenteilla laaja-alainen pysäköinti- ja huoltotunneli. Tunnelin Ruoholahden puoleinen länsipää valmistuu suunnitelmien mukaan kevättalvella 2009. Kaisaniemestä alkava itäpää saadaan valmiiksi hieman myöhemmin. Mikäli tunneliprojekti pysyy aikataulussa, kokonaisuudessaan huoltotunneli on valmis keväällä 2010.

Päästäksemme kärryille projektin yksityiskohdista kävimme tapaamassa Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston tunneliasiantuntijoita toimistopäällikkö **Katariina Baarmania** ja diplomi-insinööri **Seppo Jaakonahoa**.

Keskustatunneli odottaa itseään

Poraudutaanpas hieman syvemmälle peruskallioon ja lähdetään liikkeelle tunnelihankkeen perusteista. Kokonaisuuden hahmottamisessa sivun kuva helpottaa. Helsingin keskustan alueelle ollaan siis paraikaa rakentamassa keskustan pysäköinti- ja huoltotunneliä, joka näkyy kuvassa vihreällä merkittynä. Tietty osat huoltotunnelista on tarkoitettu pysä-

köinti- ja huoltotunnelin lisäksi Helsinkiin on vuosikymmenien ajan suunniteltu Keskustatunneliä, joka näkyy kuvassa punaisena reititinä. Keskustatunnelihankkeen asemakaavoitus keskeytettiin viime keväänä, kun suunnittelu poliittisella päätöksellä hyllytettiin. Niin kauan kun Keskustatunneli on piirrettyä Helsingin yleiskaavaan, on hanke ”hengissä”, vaikka se ei aktiivisesti eläkään. Se elää kuitenkin mahdollisuutena tuleville sukupolville, vaikka juuri nyt tämän projektin osalta ei tunnelin päässä valoa näykään.

Keskustatunneli olisi avoin kaikille ajoneuvoille ja sen kautta ajettaisiin pysäköintilaitoksiin ja huoltotunneliin sekä keskustan katuverkkoon ja keskustan poikki.

Yleiskielessä keskustan pysäköinti- ja huoltotunnelista usein puhutaan keskustatunnelina, jolloin väärinkäsityksiä saattaa syntyä. Tämän Helsingin tunneleiden lyhyen oppimäärän jälkeen kaikki lukijat siis muistavat, mikä ero näillä kahdella hankkeella on, eikä sekoita niitä toisiinsa, eikä vain?

Tunnelissa on tilaa toimia Pysäköinti- ja huoltoliikenteen siirtämisellä maan syvyyksiin pyritään toisaalta rauhoittamaan keskustan aluetta ja toisaalta helpottamaan huoltoajojen ja -töiden. Kaupunkilaiset saavat tunneleihin sijoitetun liikenteen ansiosta rauhallisemman kaupunkimiljöön ja enemmän ja turvallisempaa tilaa jalankulkijoille ja kevyelle liikenteelle. Lisäksi näin jää keskustan alueelle tilaa kaupunkirakentamiselle ja puistoille. Tunneleihin siirtyvät huolto- ja jakeluautot puolestaan pääsevät nauttimaan

kohti liikenteelle. Henkilöautot pääsevät ajamaan huoltotunnelia pitkin parkkiin, hankkeen myötä laajentuneeseen Forumin kauppakeskuksen parkkiin ja Stockmannin parkkihalliin, ja sieltä pois. Tietty osat huoltotunnelista puolestaan on tarkoitettu ainoastaan huolto- ja jakeliikenteelle. Tätä liikennettä varten tunnelissa on läpiajomahdollisuus. Valvonnalla varmistetaan, että muut kuin asianomaisessa tarkoituksessa liikkuvat eivät voi tunnelin läpiajomahdollisuutta käyttää.



HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO

kaiken kaikkiaan selkeämmästä systeemistä: uudessa huoltotunnelissa huolto- ja lastauslaitat ovat nykyäikaisemmat, väljemmät ja turvallisemmat.

Koska tunnelissa asioi ainoastaan ammattilaisia, siellä ei törmää maanpäälliselle liikenteelle ominaiseen tukkoisuuteen. Ruuhkattomuus säästää aikaa. Lisäksi tunnelissa toimintaperiaatteet muokkautuvat käyttäjien tarpeista ja monilta maanpäällisiltä ongelmilta vältytään. Keskustajakelussa tavaraviennin aikana auton tuulilasiin ilmestynyt parkkisakko ei ole kuljettajalle vieras näky. Tunnelissa tavaratoimitukset saa viedä ilman sakkopeloa.

Tunneliturvallisuutta ei jätetä sattuman varaan

Alkuperäisten laskelmien mukaan pysäköinti- ja huoltotunnelia käytäisi karkeasti laskettuna 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa huoltotarkoituksissa. Pysäköintiliikenne mukaan laskettuna määrä länsipäässä on lähes 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Suunnitteluvaiheessa tunnelin käyttäjäkapasiteetit on kuitenkin laskettu hieman alakanttiin, jotta tilaa lisääntyville kuljetus- ja käyttäjämäärille jää.

Liikennejärjestelyidensä puolesta huoltotunneli vetää ajoneuvoja hyvin. Huolto- ja jakeliikenne ja pysäköintiliikenne asioivat tunnelissa pääsääntöisesti eri aikoina, sillä huollot ja jakelut tehdään yleensä varhain aamulla. Ne eivät siis ruuhkauta toisiaan.

Pysäköinti- ja huoltotunnelissa pätevät kaikki normaalit liikennesäännöt. Nopeusrajoitus on 30 km/h. Kaikki tunnelin liittymät ovat kier-

to- tai suuntaisliittymiä. Suuntaisliittymät on tehty turvallisuutta takaamaan. Koska näkyvyys tunnelissa kulman takaa tultaessa voi paikoin olla heikko, pääsee suuntaisliittymien kautta kääntymään ainoastaan oikealle.

Turvallisuus tunnelissa on taattu Helsingin pelastuslaitoksen tiukkojen kriteereiden avulla. Koko tunnelin pituudelta ajoväylän vieressä kulkee savuton pelastustunneli, joka turvaa kuljettajille pois pääsyn hätätapauksen sattuessa. Palo-ovia pelastuskäytävänä on 90 metrin välein.

Tunnelin suunnittelussa Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston osuus oli enemmänkin perustan laatimista. He antoivat suuntaviivat tunnelin periaateratkaisuille, kuten liikennesäännöille. Tunneliprojektia varten perustettiin suurimmaksi osaksi Helsingin kaupungin omistama Helsingin Väylä Oy, joka teetti suunnittelun konsulttityönä. Yksityiskohtaisimmat suunnitelmat, kuten huoltopihojen ominaisuudet, jäivät huoltotunneliprojektissa mukana olevien kiinteistöjen vastuulle. Suurimmat kiinteistöjen omistajat ovat Stockmann ja Makkaratalon omistava Sponda. He ovat huoltopihojen ja lastauslaitureita suunnitellensa käyttäneet omaa logistiikkakonsulttia.

Myös keskustan pienemmille liikkeille ja muille huoltotunnelin varrella sijaitseville kiinteistöille on jätetty periaatteellinen mahdollisuus liittyä tunneliin. Mukanaolo edellyttää kuitenkin suuria investointeja, joten on turhaa haaveilla kaikkien keskustan alueen liikkeiden siirtävän huolto- ja jakeluasemiaan maan alle.

SKAL öppnade spelet mot EU-kommissionen

SKAL och Biltrafikens Arbetsgivarförbund ALT har nu gjort det vad majoriteten av de landsvägslogistikrepresenterande organisationerna i EU debatterat om redan i en längre tid. De två finska organisationerna hade nämligen mod att åt EU-kommissionen föreslå att förordningen om den tunga trafikens kör- och vilotider borde reformeras. Målsättningen är helt klar. Förordningen måste ändras på ett sådant sätt att den blir mera flexibel jämfört med det tidigare.

Landsvägstrafiken sysselsätter i Finland allt som allt nästan 100 000 yrkesmässiga chaufförer. Då hela EU27-området medräknas, visar statistiken att antalet chaufförer överstiger 4 miljoner. Förslaget som siktar på att yrkeschaufförernas arbetsvälfärd och sociala livskvalitet skulle kunna upphjälpas överräcktes personligen åt kommunikationskommissarie **Antonio Tajan** i november.

Yrkeschaufförernas arbete är av synnerligen rörlig karaktär. Arbetet förpliktigar allt fler chaufförer att vara borta hemifrån och från hemorten – i avsevärt större grad än vad som är fallet för arbetare i andra yrkesgrupper. Det är helt klart att ett rörligt arbete har en stark inverkan på chaufförernas familjeliv och sociala förhållanden.

Det har i flere sammanhang framförts beräkningar enligt vilka mera flexibla bestämmelser om kör- och vilotid skulle hjälpa yrkeschaufförerna till att bättre än förut anpassa sin arbetstid och fritid. Speciellt vid EU:s pe-

riferiområden och i medlemsländer med långa transportavstånd, inverkar kör- och vilotiderna i ansevärlig grad på chaufförernas tidsbruk och möjligheter till att utnyttja fritid. På grund av de nuvarande bestämmelserna måste chaufförerna ofta tillbringa sin lagstadgade dygnsvila borta från hemorten, vanligtvis i sitt fordon på någon för tung trafik avsedd parkeringsplats eller något annat rastställe. Det EU-täckande parkerings- och rastplatsnätet är dessutom bristfälligt och allt som oftast har chaufförerna inte någon tillgång till acceptabla tjänster eller service.

Enligt en officiell forskning tillbringar en tredjedel av de finska yrkeschaufförerna sin lagstadgade dygnsvila ”ute på vägen” minst 2-3 gånger per vecka och hela 24 % av chaufförerna fler än 3 gånger per vecka. På landvägstransporter riktad brottslighet och mot chaufförer riktad våld har ökat på olika håll i gemenskapen, vilket fört med sig att chaufförer som tvingas övernatta ute på vägarna, känner allt ökande otrygghet i sitt arbete. Eftersom arbetsmarknaden kunnat erbjuda olika alternativ, har flere yrkeschaufförer gått över till en helt annan bransch bara för att kunna vara mera hemma hos sin familj och sin sociala närmiljö.

Det nu inlämnade förslaget kräver allt tänkbart stöd och löfte om sådant har lovats också. Redan nu har flere europeiska organisationer uttryckt sin belåtenhet med tanke på det finska förslaget.

Spelet har nu öppnats.

Pasi Moisio

VD:n har ordet

SKAL, världen ändras!

Den finska myndighetssektorn decentraliseras för tillfället, och i härresande takt. I stället för att sätta käppar i hjulen som tidigare, har man nu valt att ordentligt smörja in hjulnaven. Men är vår organisation redo att gå en dylik totaländring till mötes? De kvarstående länen sopas bort, olika verksamheter förflyttas, beslutsfattandet sker allt mer fjärran, mellaninstansförvaltningen omvandlas helt och den till kommunikationsministeriet hörande centralförvaltningen tudelas. Förändringarna är så betydande att jag upprepar min fråga: Är SKAL redo att gå den nya verksamhetsmiljön till mötes år 2010?

Det så kallade ALKU-projektet som berör den statliga regionförvaltningen har svängt in på målrakan. Landets län ersätts från 1.1.2010 med två centralbyråer som redan ”döpts” till ELLU och ALLU. Den förstnämnda är underställd arbets- och näringsministeriet, väntas heta Centralen för närings-, trafik- och miljöärenden och behandlar bl.a. trafikillstånd samt bär ansvar över vägdistriktens angelägenheter. Den senare är underställd finansministeriet och förvaltar bl.a. arbetsskydds-, polis- och räddningsmyndigheternas angelägenheter. Men skulle en regionalförvaltning som arbetar medborgar- och kundnära då kunna fungera mera effektivt med mindre personal? Den fysiska betjäningens andel väntas nämligen minska då en allt större del av kundservicen sker i elektronisk form via webben.

För både ELLU och ALLU grundas servicepunkter på olika håll i landet med landskapsstrukturen som utgångsläge. Detta för med sig att en del av statsstyrets uppgifter överförs till landskapsförbunden. Som bäst pågår en hård politisk kamp om dessa byråers uppgifter och placeringar. Beslut fattas senast vid riksdagsbehandlingen nästa höst.

Enligt förslagen skulle ELLU-huvudbyråer finnas i Rovaniemi, Uleåborg, Vasa eller Seinäjoki, Jyväskylä, Kuopio, Tammerfors, Helsingfors och Kouvola.

Servicebyråer av lägre karaktär skulle finnas i Kajana, Seinäjoki eller Vasa, Joensuu, St. Michel, Björneborg och Lahtis samt sidobyråer i Tavastehus och Karleby. För ALLU-huvudbyråer föreslås placering i Rovaniemi, Uleåborg, St. Michel och Tavastehus samt Åbo eller Vasa. Servicebyråer skulle finnas i Kuopio, Helsingfors, Tammerfors, Jyväskylä, Kouvola och Joensuu.

Hand i hand med statens regionalstyremultumult förtöper nyuppdelningen av trafiksektorns centralförvaltning. Av de nuvarande centralbyråerna bildas två nya byråer: farledsbyrå och trafiksäkerhetsbyrå vilka också de inleder sin verksamhet den 1.1.2010. Farledsbyrån slukar bl.a. den största delen av Trafikförvaltningen. Trafiksäkerhetsbyrån för sin del sväljer bl.a. Fordonsförvaltningscentralen (AKE). AKE hotas dessutom av decentralisering, vilket centralförbunden inom motortrafiken kraftigt sätter sig emot. Viktigast vore att äntligen iordningställa AKE:s dator, en flyttning just nu kan inte göra saken enklare.

SKAL-organisationen har alltid klarat sig genom vind och blåst. Därför kräver det instundande ovädret igen en modig omskning av vår intressebevakningsverksamhet. Samarbetet och informationsflödet SKAL:s centralbyrå och mellaninstansförvaltning emellan intensifieras, lokalnivån tilldelas nya krafter och medlemsservicen får ökad kvalitet och ny måttsättning.

Nu kavlar vi ärmarna och börjar jobba! Världen ändras och med den även SKAL.

Jag tackar medlemmarna och tjänstemännen för ett gott samarbete och önskar alla En Fridfull Jul och Ett Framgångsrikt Gott Nytt År 2009.

Iiro Lehtonen

PS. Alla myndighetsbenämningar och till dem anknutna förkortningar i texten ovan är ännu inofficiella och har därför ännu inte några svenska motsvarigheter.

Kommande ändringar i lagstiftningen om fordon

Objekt	Läge	Träder i kraft
Lagen om fordon	Utlåtande givet 7.11.2008	29.4.2009
Fordonsbeskattning	Utlåtande givet 12.11.2008	2009
Ändringar i bestämmelserna om trafiktraktorer	Arbetsgruppens memorandum kommenterat 11.11.2008 – begäran om utlåtande inväntas ännu år 2008	2009?
Truckar	Förordningen färdig	1.1.2009
Dimensionsmarkering	Utlåtande givet 12.5.2008	10.7.2011 (ny materiel)
Bestämmelser angående dispenstransporter	Utlåtande givet 29.8.2008	2009?

Vänstra spalten i tabellen ovan anger i "folktermer" det objekt som ändringarna av lagar och förordningar eller övriga bestämmelser berör. Mittspalten anger huruvida ärendet behandlats av SKAL och om så skett, när och vad som gjorts. Högerspalten anger den fastställda eller beräknade tidpunkten för ikraftträdandet. I texten nedan beskrivs ändringarna i korthet och vilken inverkan de har – om detta är möjligt. De givna utlåtandena finns angivna i SKALnet under rubriken *Viestintä – Lausunnot ja esitykset 2008*.

Lagen om fordon

För tillfället behandlas utöver ändringen av lagen om fordon också omändringen av förfarandet som berör enskilda godkännanden för fordon samt ändringen av 87 § i lagen om vägtrafik.

Den mest omfattande reformen betyder att EG-direktivet om typgodkännande (EG 2007/46/EG) skall träda i kraft i alla medlemsländer senast 29.4.2009. Reformen berör huvudsakligen tillverkare, importörer och försäljare, men den kan i värsta fall öka transportföretagens kostnader speciellt om övergången från typgodkännande till enskilt godkännande jämfört med tidigare skulle leda till flere registreringshändelser eller godkännanden, eller då nämnda process skulle dra ut på tiden eller bli mera invecklad.

Någon information om hurudan inverkan på leveranskedjan av tunga fordon (från tillverkning till försäljning av fordon och tilläggsutrustning) eller förbrukare skulle vara, är ännu inte tillgänglig. Processen fortsätter så att utlåtanden om bestämmelser på förordningsnivå inlämnas,

varefter det är lättare att överväga eventuella inverknings.

Fordonsbeskattning

Statsekonomiutskottets skattesektion behandlar som bäst förändringsförslaget av den del av lagen om fordonbeskattning som berör paketbilar. Förslaget skulle tillstrama beskattningen av de paketbilar som används i godstrafik. SKAL motsätter sig förslaget eftersom det skulle öka transportbranschens kostnadsbörda. Det överensstämmer inte heller med de löften om nedsatta logistik-kostnader som finns angivna i regeringsprogrammet. SKAL kräver – alldeles som man upprepade gånger gjort även tidigare – för paketbilar i yrkesmässig trafik en ändring som skulle göra dem skattefria genom att man åt transportföretagen återbetalar paketbilarnas bilskatt. Inom taxitrafiken har detta varit praxis redan i flere årtionden. Att beräkna kostnadsinverkan är svårt då viktiga uppgifter saknas: importpriser, modellenliga emissionsvärden, på efterhand monterad utrustning mm.

Trafiktraktorer

Beträffande de ändringar om bestämmelser som berör trafiktraktorer är lagstiftningsprocessen invecklad. Paragrafer finns utspridda i lagen om fordon, i förordningen om bruk av fordon på väg, i bestämmelserna om trafiktillstånd, i bestämmelserna om montering av färdskrivare och i bestämmelserna om körkort. På grund av att processen fortfarande pågår, är det omöjligt att överväga hur omfattande ändringarna blir. Man vet inte heller när de nya bestämmelserna eventuellt kan väntas träda i kraft. SKAL har redan – före några utlåtanden överhuvudtaget

begärts – framfört sina synpunkter beträffande flere detaljer med vilka "spelreglerna" skulle kunna klargöras. Grunden bör utgöras av jämlika konkurrensförhållanden och rättssenlighet. Vi återkommer med detaljer då vi inlämnar vårt utlåtande.

Truckar

Från början av år 2009 måste förare av truck och personlyft kunna uppvisa av arbetsgivaren utfärdad skriftligt tillstånd som berättigar till bruk av nämnda arbetsmaskin. Med detta tillstånd intygar arbetsgivaren att föraren har tillräcklig förmåga och kompetens att använda maskinen. Kravet berör också sådana truckar som föraren använder men som inte ägs eller förvaltas av arbetsgivaren.

Dimensionsmarkering

Dimensionsmarkeringen finns definierad i bilaga 1 i förordningen om bilarnas och släpvagnarnas konstruktion. Enligt direktivet 76/756/EEG och E-regel nr 48 har man utöver obligatorisk belysnings- och reflektionsutrustning också krävt dimensionsmarkeringar. Dessa markeringskrav har för nämnda bilagadel uppdaterats 18.6.2008. Grunddirektivet 76/756/EEG har nu kompletterats med förändringsdirektivet 2007/35/EG^{48a}.

Kravet om dimensionsmarkering berör alltså lastbilar och för dem avsedda släpvagnar som inregistreras för första gången efter 10.7.2011. Kravet kommer inte att tillämpas retroaktivt för redan befintlig materiel.

En enhetlig konturmarkering bak till på fordonet blir obligatorisk då fordonets bredd överstiger 2 100 mm. Motsvarande konturmarkering på fordonets sida blir obligatorisk då fordonets längd överstiger 6 000 mm. Beträffande släpvagnar räknas dragstängens med då fordonets längd fastställs.

För lastbilar är dimensionsmarkeringarna obligatoriska då fordonets bruttovikt överskrider 7,5 ton. Markeringarna är inte obligatoriska på lastbilar då de saknar påbyggnad eller då de till sin konstruktion är inkompleta. Markeringar krävs inte heller på semitrailerdragare.

Dispenstransporter

I utlåtandet (SKAL/USL) om dispenstransporter behandlade vi kravet om viktförhållande mellan dragbil och bogserat fordon, tillstramningen av spegelutrustningskravet vid breda transporter, kravet om sammankopplingsbesiktning, tur- och returtransport av flere föremål och apparater samt samtidig placering av odelbara och övriga föremål i lasten inom ramarna av största tillåtna dimensioner.

Då detta skrivs är någon information om eventuella ändringar i beslutet ännu inte tillgänglig. Inom EU förbereds som bäst vissa ändringar av bestämmelserna om dispenstransporter med principprogrammet Best Practices (= bästa möjliga tillvägagångssätt) som utgångsläge. Enligt vår uppfattning kommer en större generell ändring av bestämmelserna om dispenstransporter att förverkligas inom loppet av några år. ■

Inte längre körrätt med C-kort för buss eller kombination

■ Körkort av klass C, d.v.s. "lastbilskort" ger inte längre rätt att ens tillfälligt köra buss eller fordonskombination av klass E. Till exempel med lastbil är det därmed inte möjligt att dra sådan släpvagn vars bruttovikt överskrider 750 kg om chauffören har C-kort. Ändringen trädde i kraft den 10 september 2008.

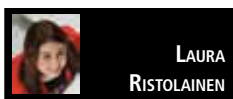
Vissa undantag förekommer dock. T.ex. polis eller person som kör brand- eller räddningsfordon har vid alarmuppdrag rätt att tillfälligt förflytta fordon av klass D eller E. Därutöver kan polis då trafikkontroll så förutsätter utföra provkörning. Vid besiktning kan besiktningsman provköra respektive fordon.

I samband med service- och verkstadsverksamhet **har montör med C-kort rätt att förflytta och provköra bilen**. Förflyttning kan i detta avseende betyda t.ex. hämtning av felaktigt fordon till verkstad och körning av ersättande fordon till stället där det felaktiga hämtas.

Undantaget berör enbart personer som utför service- och verkstadsarbeten, inte någon annan personal som eventuellt förflyttar fordon. Om annan personal förflyttar fordon t.ex. i samband med bränslepåfyllning, krävs officiell körrätt för respektive fordonsklass.

Ljusglimtar i tunneländan

Om allt går som planerat, är parkerings- och servicetunneln under Helsingfors centrum snart klar för trafik, först med början i Gräsviken våren 2009 och i helhet våren 2010.



Laura
RISTOLAINEN



HELSINGFORS STADSPLANNINGSBYRÅ

Den allmänna uppfattningen är att jorden under Helsingfors påminner om schweizerost: en villervalla av tunnlar och håligheter. I verkligheten finns där tämligen få tunnlar som lämpar sig för fordonstrafik. Flere av dessa är dessutom avsedda enbart för underhålls- och räddningsverksamhet. En stor del av håligheterna utgörs av avlopps- och kabeltunnlar eller fylls av fjärrvärme- och vattenrör.

Men nästa vår flerdubblas den underjordiska biltrafiken på en gång. Djupt under stadens centrum pågår nämligen ett jättestor projekt – ett nätverk av parkerings- och servicetunnlar. Den västra delen av tunneln får sin början i Gräsviken och färdigställs vårvintern 2009. Den östra delen har sin början i Kajsaniemi och öppnas senare. Om tidtabellen håller, är tunneln helt klar för trafik våren 2010.

Bilden ger en uppfattning om projektets omfattning. Parkerings- och servicetunneln är utpekad med grönt. En del av tunnelnätet är avsett för parkeringstrafik så att personbilar kan köra via servicetunneln till och från parkeringsanläggningar t.ex. under Forum och Stockmann.

En del av tunneln är avsedd enbart för service- och distributionstrafik, därför kommer tunneln att ha genomkörningsmöjlighet. Oavbruten

kontroll försäkras att obehöriga inte kan utnyttja denna möjlighet.

Utöver parkerings- och servicetunneln har man redan i årtionden varit beredd på att bygga en Centrumtunnel (på bilden med röd färg) under Helsingfors stadskärna. Detta projekt avbröts senaste vår då ett politiskt beslut tillsvidare stoppade byggnadsplaneringen. Men så länge Centrumtunneln finns inritad i stadens generalplan, hålls projektet "vid liv" och väntar på beslut som möjligen görs av kommande generationer.

Centrumtunneln skulle vara öppen för all fordonstrafik. Genom den skulle trafiken ledas till de underjordiska parkeringsanläggningarna, servicetunnlarna och gatunätet i centrum. Den skulle också fungera som centrumpasserande genomfartsrutt.

I allmänheten nämns parkerings- och servicetunneln ofta som "centrumtunnel" vilket har lett till vissa missuppfattningar. Efter denna korta repetition känner alla nu till skillnaden och blandar inte längre ihop dem. Eller hur?

Rum för verksamhet

Genom att flytta parkerings- och servicetrafiken under jorden strävar man till att lugna ner den allmänna trafiken i centrum, samtidigt som

servicetrafiken och -arbetena underlättas. Stadsinvånarna får en bättre stadsmiljö, trafiken blir tryggare för fotgängare och cyklister. Man får också mera rum för t.ex. parker, skvärer och miljöbyggande.

I servicetunneln får service- och distributionsbilarna för sin del njuta av ett klarare och bättre skyltat system. Av- och pålastningskajerna är modernare och tryggare samt ger mera arbetsutrymme. Då bara proffs kör i tunneln, förekommer där inte för gatunätet så typiska trafikstockningar, vilket för med sig tidsbesparing samtidigt som vissa överjordiska problem blir historia. I tunneln kan chauffören i lugn och ro sköta sina uppdrag utan rädsla om att få en parkeringsbot i vindrutan.

Garanterad trygghet

Enligt de ursprungliga planerna använder ca 2 000 service- och distributionsfordon tunneln varje dygn. Parkeringstrafiken väntas uppgå till ca 10 000 fordon per dygn. Kapacitet för ökade mängder har tagits med i beräkningarna. Trafiken väntas löpa problemfritt. Service- och distributionstrafik förekommer ju huvudsakligen tidigt på morgonen, därför belastas tunneln jämt utan att den kommersiella godstrafiken och privata personbilstrafiken skulle inverka på varandra.

I parkerings- och servicetunneln tillämpas normala trafikregler. Maxhastigheten är 30 km/h. Alla korsningar har formen av rondell eller parallellanslutning. Eftersom synbarheten i vissa fall är begränsad, hindrar parallellanslutningarna vänstersvängar.

Säkerheten i tunneln har tryggats enligt strama direktiv utsatta av Helsingfors räddningsverk. Parallellt med huvudtunneln löper en rökfri räddningstunnel vilken gör det möjligt för chaufförerna att riskfritt ta sig ut ur tunneln om nödsituationer uppstår.

För tunnelprojektet grundades stadsägda Helsingfors Farled Ab som överförde planeringen till ett konsultföretag. För den mera detaljerade planeringen – t.ex. service- och lastkajerna – bars ansvaret av fastigheterna själva. De största i detta avseende är Stockmann Ab och Sponda Ab som äger Korvhuset.

Även de mindre företagen och fastigheterna utmed tunnelns linjedragning har tilldelats möjlighet att ansluta sig till tunnelnätet. Detta kräver visserligen ansenliga investeringar. Därför kan man inte ens drömma om att alla affärer och företag i centrum inom en snar framtid skulle flytta sin servicetrafik att ske via tunneln. ■

Onnittelemme 15.12.2008–15.2.2009

90 VUOTTA

27.1. Frost, Arvo Espoo

80 VUOTTA

25.10. Immonen, Erkki Lieksa

Myöhästyneet onnitellut

Lieksan Kuorma-autoilijat ry

26.12. Nurminen, Toivo Orivesi

75 VUOTTA

28.12. Peltola, Antero Jokioinen

28.1. Kahelin, Arvo Värtsilä

9.2. Sorvisto, Kalevi Ylivieska

13.2. Koivulahti, Väinö Jämsä

70 VUOTTA

17.12. Laakkonen, Kalevi Kotka

18.12. Hakala, Mauri Viiala

25.12. Järvinen, Raimo Orivesi

31.12. Vuolle, Arto Poikelus

8.1. Väisänen, Veijo Näljänkä

30.1. Jylhä, Olavi Jyväskylä

2.2. Kovamäki, Tauno Kankaanpää

14.2. Hämmäläinen, Pentti Kymönkoski

14.2. Kukkakorpi, Heikki Haapajärvi

15.2. Nurmi, Matti Halikko

60 VUOTTA

16.12. Tynjälä, Lasse Haukkala

17.12. Neijonen, Antero Keminmaa

18.12. Nissinen, Jorma Kiuruvesi

19.12. Arvonon, Martti Rymättylä

19.12. Sundström, Jarl Karis

26.12. Toivari, Pekka Lappeenranta

28.12. Julku, Erkki Joensuu

Matkoilla

28.12. Laatikainen, Jorma Mikkeli

30.12. Engren, Jarmo Kortela

30.12. Suominen, Karl Helsinki

31.12. Nyholm, Henry Tesjoki

Matkoilla

5.1. Henttinen, Matti Harjavalta

15.1. Auvinen, Erkki Vantaa

19.1. Koskela, Pertti Panttila



19.1. Orvasto, Lasse Lieto

25.1. Tavasti, Pekka Kalajoki

26.1. Mutanen, Ilkka Ritvala

26.1. Velin, Risto Kerava

27.1. Sippola, Erkki Ikaalinen

31.1. Pihlajaniemi, Reijo Kankaanpää

31.1. Åman, Voitto Karkkila

1.2. Kylmäoja, Juha Espoo

1.2. Lehtokannel, Olli Noormarkku

1.2. Nohkola, Kari Littoinen

2.2. Rautio, Juhani Ylivieska

3.2. Julin, Pekka Tampere

5.2. Hellanmaa, Jouko Kurikka

7.2. Immonen, Erkki Tohmajärvi

10.2. Rämä, Risto Valkeala

11.2. Korpela, Oiva Soini

12.2. Tauriainen, Unto Saarenkylä

13.2. Eskola, Erkki Lempäälä

14.2. Kulju, Aimo Jämsänkoski

14.2. Rantaniva, Pentti Äänekoski

15.2. Heikkilä, Matti Rajamäki

Matkoilla

50 VUOTTA

16.12. Hongisto, Jarmo Ilmarinen

18.12. Järvinen, Keijo Hollola

18.12. Nummi, Miika Uusikaupunki

19.12. Sivula, Mauno Suomussalmi

22.12. Haavisto, Kari Ylöjärvi

Matkoilla

23.12. Holmström, Kjell Snappertuna

24.12. Kangastie, Tapio Menkijärvi

24.12. Määttänen, Risto Salo

Ei juhlia. Hyvää Joulua!

25.12. Kujala, Pasi Orimattila

29.12. Niemi, Jorma Tampere

30.12. Kivisaari, Kari Ilmajoki

30.12. Vatanan, Pekka Ylämylly

31.12. Tillander, Ture Kulloby

2.1. Merta, Veli Tammela

5.1. Maunula, Harri Loppi

10.1. Saikkonen, Jelena Kotka

12.1. Salminen, Pauli Tammela

13.1. Tiilikainen, Mikko Kannus

20.1. Salminen, Jalo Lahti

22.1. Laakso, Reino Enontekiö

23.1. Virkki, Yrjö Hämeenkyrö

24.1. Lensu, Jari Lappeenranta

24.1. Rasi, Jari Helsinki

24.1. Villanen, Timo Leppäkaarre

2.2. Nieminen, Keijo Kolkki

2.2. Rantanen, Jarmo Helsinki

7.2. Iiläinen, Jukka-Pekka Jyväskylä

8.2. Junnila, Jouni Yppäri

9.2. Mursu, Raimo Kiiminki

15.2. Huhtavaara, Kalle Eura

15.2. Lehtovuori, Kari Uusikartano

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusyrittäjä-lehdessä perustuu Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenrekisteriin. Rekisterissä ovat liikenteestä vastaavien johtajien ja veteraanijäsenten syntymäajat. Palstalla julkaistaan ilman eri pyyntöä rekisterissä mukana olevien 50-, 60- ja 70-vuotiaiden henkilöjäsenten syntymäpäivät sekä yli 70-vuotiaiden syntymäpäivät 5-vuotisportain. Henkilö, jonka syntymäpäivätiedot tultaisiin tämän periaatteen mukaan julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkipäivää Ulla Eskeliselälle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.



Kuolleita

Korjaus marraskuun lehdessä olleeseen kuolinilmoituksen. Sukunimi on **Moukola**, ei suinkaan Mainiomoukola. Pahoittelemme virhettä.

Kari Johannes Jerkku

s. 5.2.1950
f. 24.10.2008

Muistoa kunnioittaen
SKAL Keski-Suomi ry
Jyväskylän Seudun
Kuorma-autoilijat ry
KAK-Kuljetuspalvelu Oy

**Kuorma-autoilija
Antti Kalervo Korpela**

s. 25.9.1931 *Kiikka*
f. 25.9.2008 *Akaa*

Muistoa kunnioittaen
Toijalan ja ympäristön
Kuorma-autoilijat ry

**Esko Heikki Mainio
Moukola**

s. 21.1.1919
f. 4.9.2008

Muistoa kunnioittaen
Toijalan ja ympäristön
Kuorma-autoilijat ry

Reino Rautoja

s. 24.4.1918
f. 6.11.2008

Muistoa kunnioittaen
HKAL ry:n
Veteraanien kerho