

VT 13 ja Kangasniemen kunta

Muutamia ajatuksia vt 13 ja raskaanliikenteen osalta

VT 13 Mikkeli – Lievestuore välillä on ollut haasteellisen talven 2016 – 2017 jälkeen erittäin huonokuntoinen pinnoitteensa osalta. Myös haasteita on raskaanliikenteen osalta lukuisat reunapainumat, jotka aiheuttavat sivukallistusta korkean painopisteen raskaanliikenteen ajoneuvoille.

Suomessa on vastaavia tieosuuksia muuallakin ja havaintona on kevään 2017 aikana pinnan rikkoutuminen / irtoaminen enenevässä määrin. Tätä edesauttaa ns. ”mikseripinnoite”, jossa vanha asfaltti rouhitaan pinnalta irti ja sekaan laitetaan uutta asfalttia ja massa levitetään takaisin noin 3-5 cm kerroksena. Tuo kerrospaksuus ei kanna vaan irtoa paloin pois. Kun tuollaiseen irronneeseen asfalttikuoppaan tulee vettä ja siitä ajetaan ajoneuvolla, varsinkin raskaalla yhdistelmällä yli, kuopassa oleva vesi rikkoo asfalttia lisää ja yhä nopeammalla tahdilla.

Tuollaista mikseripinnoitusta on käytetty koko 2000- luvun ajan ja kun 2013 raskaan liikenteen osalta korotettiin kokonaismassoja aina 76-tonniin saakka, alkaa ohuen, ei kantavan asfaltin pinta murentua. Ja vaikka korotettujen massojen edellytyksenä on akselien lisääminen 7 – akselista 9- akseliin ei em. renkaan kuoppaan osuminen ole pelkästään massasta kiinni vaan vaikutusta korostaa osumamäärät.

Samaisella tieosuudella on myös runsaasti painumia tien rungossa. Tämäkin on yleinen ongelma Suomen tiestöllä tien rakentamisvuosista johtuen. Suurin osa valtatiestöstä on jo 40 – 70 -vuotta vanhoja rungoiltaan. Joskus aikaisemmin tiestön rungon mitoituksessa käytettiin ”miljoonaa käyttökertaa”, eiköhän ne ole jo tulleet täyteen vuosien edetessä monessa paikassa.

Henkilöautosta on tällaiset sivuttaiset painumat hyvinkin vähäpätöisen tuntuksia, mutta raskaalla liikenteellä tunne on aivan toinen. Pitkittäinen painuma tiessä aiheuttaa korkean painopisteen vuoksi nopeaa kallistumista ja ajoneuvon kulkusuunnan muuttumista, joka on varsinkin liukkaalla kelillä erittäin vaarallista. Monet ko. tieosuutta usein ajavat osaavat varoa pahimpia kohtia, mutta se edellyttää myös nopeuden merkittävää alentamista ja uudelleen kiihdyttämistä, joka taas lisää polttoaineen kulutusta ja heikentää ympäristöpäästöjä.

VT 13 on haasteellinen osuus mainittujen ongelmien vuoksi raskaalle liikenteelle ja haastavuutta tuo lisää kasvavat liikennemäärät. Suomessa on aina raskaan liikenteen käyttö perustunut tarpeeseen ja talousluvut antavat ymmärtää talouden kasvua mikä tuo taas lisääntyvää raskasta liikennettä myös vt 13 osalle. Tätä ei ainakaan vähennä 2017 – 2018 aikana käynnistyvän ja täyteen vauhtiin lähtevän Äänekosken Biolaitoksen kuljetustarpeet niin raakapuun kuin muiden tuotteiden osalta.

Itse olen työni puolesta aktiivisesti mukana Pohjois-Savon ELY:n eri tahoihin päin viestittänyt huonokuntoisten tieosuuksien korjaamistarpeita ja vt 13 Mikkeli – Kangasniemi – Lievestuore välillä on noussut tämän kevään aikana erityisesti esille kuljetusyrityksien ja kuljettajien yhteydenotoissa.

Toivottavasti kyseinen tieosuus saadaan vähintään kesän 2017 pinnoitusohjelmaan ja mahdollisimman pian myös peruskorjauksen piiriin.

Tie 616 Kangasniemi – Joutsa – vt 4 ja tie 446 Kangasniemi - Hankasalmi

Tie 616 ja tie 446 kärsii samoista rakenteellisista ongelmista kuin vt 13, joten niiden toistaminen on tässä turhaa. Korostaisin kuitenkin tie 616:n merkitystä Kangasniemen kunnan yritysten tavaraliikenteeseen vt 4 suuntaan. Ja vastaavasti tie 446 on merkityksellinen raskaanliikenteen osalta Versowood Oy:n Hankasalmen sahalle. Näiden teiden osalta tien yleinen kunto yhdistettynä talvihoitoon tuo haasteita raskaalle liikenteelle.

Tilanne nyt ja tulevaisuudessa

Raskaanliikenteen osalta tilanne on Kangasniemen osalta haastava, kun kaikki liikennöitävät tiet ovat heikkokuntoisia ympäri vuoden. Tämä hidastaa kuljetusten keskinopeutta, mikä nostaa kuljetusyrityksen kustannuksia, jotka siirtyvät kuljetuspalveluja käyttävien yritysten kuljetuskustannuksiin.

Samaan aikaan Liikennevirasto ja Trafi yhdessä ELY-keskusten kanssa kartoittaa ns. HCT-reitistöä. Nyt on käytössä noin 30 HCT-yhdistelmää ([High Capacity Transport](#)), joille on määritelty kullekin tietty reitti, missä nykyisiä mittoja ja massoja suurempi kuljetuskokeilu on mahdollista. Kuitenkin tuo HCT-reitistö on tarkoitus saada selvityksenä valmiiksi syksyllä 2017. Tällä selvityksellä voi olla mahdollisesti vaikutusta niin että Suomeen syntyy reittejä, joissa voidaan ajaa nyt suurimpien sallittujen 76-tonnin kokonaispainon ja 25,25 metrin pituuden ilman erillistä lupakäsittelyä. Tämä muutos voi olla esillä jo hyvinkin pian ja saatetaan kirjata lainsäädäntöön.

Tällaisen reitistön merkitys on kaksitahoinen. Teollisuuden ja kaupan kuljetusten kehittäminen suurempiin kuljetusyksiköihin edesauttaa yksikkökustannusten alenemiseen, ympäristöpäästöjen pienenemiseen ja ehkä jopa ajoneuvomäärän vähenemiseen. Toisaalta tällainen reitistö edellyttää kaiken tiestön kunnon paranemista nopeasti. Vaikka olisikin olemassa HCT-reitistö, on edelleen kuljetuksia jotka tehdään kokonaan tai osittain tämän reitistön ulkopuolella. On myös mahdollista, että reitistön varteen syntyy eri kuljetettavien tuotteiden osalta terminaleja joihin tuodaan tuotteita ja joista niitä kuljetetaan eteenpäin kausivaihtelun tai kysynnän tasaamisen vuoksi.

Yhteenveto

Tiestön merkitystä Kangasniemen kunnan elinkeinolle ei tarvitse tässä enempää korostaa; muuta kuljetusmuotoa kuin tie ei ole käytettävissä. Jos jo nyt elinkeinoelämä Kangasniemellä mietti vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja toiminnalleen kuljetuskustannusten vuoksi, joista osa johtuu huonokuntoisesta tiestöstä, olen erittäin huolissani yhteiskuntamme tavasta hoitaa tieasioita vain kustannusmielessä, unohtaen hyväkuntoisen tiestön tuoman hyödyn elinkeinoelämälle, matkailulle ja paikallisille asukkaille.

SKAL Itä-Suomi ry
Heikki Lappalainen
Porrassalmenkatu 19 A 11
50100 MIKKELI
puh 09 47899 440
heikki.lappalainen@skal.fi
www.skala.fi