



Kas 25-meetrised autorongid jõuavad Eesti teedele – ja millal?

Raskeveokite kontsentratsioon Eesti maanteedel on viimastel aastatel jõudsasti kasvanud ning ilmselt teevad seda jätkuvalt ka transpordikütuste hinnad. Selles olukorras on mõistetav, et paisunud on ka suuremat efektiivsust taotlevate vedajate ootused praegustest pikemate ja mahukamate autorongide liiklusesse lubamise osas.



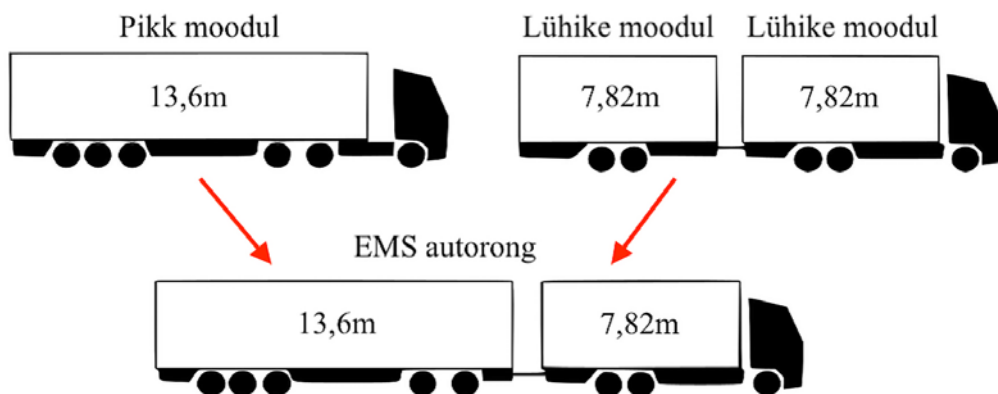
neteist vajadusel täiendades – ELEA juhatuse liige Herkki Kitsing ja Schenker AS-i otsevedude osakonna juht Kaido Mäepea.

Miks ELEA sellega tegeleb? Sisendhindade kasvades saab efektiivsus üha määravamaks – miks mitte pikemate koosseisude poole püüelda, kui võrreldes 18,75-meetrise autorongi 36 kaubaalusega võimaldab 25,25-meetrine korruga ära vedada 52 alusele paigutatud kaubad. Koos säästetud kütuseliitritega säästame ka keskkonda, kuid kolmas – ja täna eriti oluline tegur, mis vähema veokipargiga hakkama sunnib saama, on kõikjal Euroopas teravnev autojuhtide puudus. Vaatamata meie maanteed pidi veetavate kaupade

Üheks organisatsiooniks, kes – koos partneritega – lubavast muutusest huvitatud veondusettevõtjaid dialoogis Transpordiameti ja selle eelkäija Maanteeametiga esindanud, on Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon ELEA. Mida eesmärgi nimel tehtud on ning kui kaugele teel selleni liikudes tänaseks jõutud on, selgitasid – tei-

väga laiale spektrile, on valdavalt tegu siiski mahuveostega, - mistõttu pole meie huvi seotud mitte niivõrd lubatava täismassi määra tõstmise, kui autorongi kaubaruumi summaarse pikkuse juurdevõitmisega. Nagu näitasid kevadised Schenkeri ja Alonewolf OÜ poolt koos Transpordiametiga läbiviidud veokatsetused 25,25 m pikkuste EMS tüüpi koosseisudega marsruudil Tallinn-Tartu-Tallinn, siis täismassid ühelgi juhul 55 tonni piiri ei ületanud. Seega siin mingisugune teekonstruktsiooni kahjustamine küll tõenäoline ei ole.

Kui suur osa igapäevaselt Eesti teedel liiklevaist raskeveokitest oleks reaalne kuni 60-tonniste autorongidega asendada ning millist kasu see võiks tuua? Ideaalolukorras, mille puhul kogu teedevõrk oleks niisuguste veokite jaoks kasutatav, ning eeldusel et kolmandikku kaupadest saaks nendega vedada, võiks aastas läbitav kilometraaž väheneda orienteeruvalt 41 miljoni km võrra – sellest 29 miljonit km oleks säästetav tavaveoste veol 25,25-meetriste EMS tüüpi koosseisudega, 12 miljonit aga ümarpalgi ja puistematerjalide veol kuni 20,75-meetriste spetsiaalveokitega. Kokku tähendaks see ligi 10 miljonit liitrit põletamata kütust koos kõige kaasnevaga. Rääkimata raskeliikluse hõrenemisest. Tegelik olukord erineb muidugi ideaalsest, ent võit oleks ikkagi märkimisväärne. Peamiselt piirab võimalusi sildade puudulik kandevõime, kuid laadimispunktide ligipääsetavuse aspektist ka kohati ebapiisav sõidurea laius ristmike pöördealadel, mis seab küsimärgi alla ohutuse.



25,25-meetrine EMS autorong moodustatakse standardsest madelveokist ja standardsest poolhaagisest, mis on ühendatud sadul-haakeseadet omava 2-teljelise vahvankri ehk eelikuga. Mõlemad veovahendid on vajadusel kasutatavad ka eraldi – suuri spetsiaalseid investeeringuid lahendus ei nõua.

Esmalt tuli kaardistada olulised sihtkohad, milliste vahel niisugused veod üldse logistilisest vaatenurgast vajalikud ja ratsionaalsed võiksid olla? Oleme koostanud nimistu 126 tähtsamast sihtpunktist, millisteks on peamiselt suuremad logistikakeskused, tööstuspargid Tallinna Tartu ja Pärnu lähiümbruses, Narvas ja Ida-Virumaal ning Tallinna ringtee kant, samuti Paldiski ja Tallinna sadamad. Transpordiamet on loonud spetsiaalse rakenduse, määratlenud sinna mainitud objektid ja kaardistanud võimalikud juurdepääsuteed. Kuna valdav osa nendest juurdepääsuteedest ei ole riigiteed, siis tuleb lisaks dialoogile Transpordiametiga pidada kõnelusi ka mitmete kohalike omavalitsustega. Samuti on läbi viidud põhjalik küsitlus ELEA liikmete ning nendega koostööd tegevate vedajate seas, - saamaks ettekujutust, kui palju vedajaid sooviks võimaluse avanedes seni lubatuist pikemate veokitega alustada ja milliseid võimalikke takistusi nad seejuures ette näevad.

Kuidas dialoog sujub ja kuhu ollakse jõudnud? Teedevõrgu omanike, projekteerijate-

ehitajate ning haldajate senine vastasseis kuni 60-tonniste liidendveokite legaliseerimise suhtes seondub meie arvates pigem ümar-palkide ja puistematerjalide veoga, kus ülekaalususe tõenäosus tundub suurem kui EMS-i puhul. Kuni 60-tonniste paljuteljeliste autorongide teedele lubamise teema käsitlemisel tulnuks meie arvates vaadelda selle kahte poolt – jagatavate tavaveoste vedu 25,25-meetriste EMS koosseisudega ning ümarpalkide vedu 20,75-meetriste spetsiaalveokitega – alates arutelu tekkimisest koheselt lahus. Sel juhul oldaks probleemi lahendamiseks tänaseks ilmselt märksa kaugemale jõutud. Viimastel töökohtumistel on niisugune lähenemine leidnud heakskiitu ka Transpordiameti spetsialistide poolt, - mis lubab loota, et kaubavedu EMS autorongidega juba järgmise aasta jooksul mõnedel põhjalikumalt läbiuuritud lõikudel ja marsruutidel, näiteks käivitava pilootprojekti raames võiks alata. Nii saaksid teised teekasutajad liikluspildis uudsete sõidukitega aegsasti harjuda ja taristu omanikud oma valdustes ilmnunud kitsaskohtade kõrvaldamiseks vajalikke muudatusi teha. Samal ajal jätkuksid aga uuringud ja ettevalmistused 20,75-meetriste metsaveokite teedele lubamiseks.

LÕPETUSEKS. *Ilma et mu vestluskaaslased Herkki Kitsing ja Kaido Mäepea sellele korragi oleks vihjanud, ei saanud – kohatud kuuldustest ajendatuna – küsimata jätta, kas nad eesmärgi nimel tegutsedes ka mingit riigiasutuste poolset tõrjuvat hoiakut või vastuseisu on kohanud. Õnneks kuulsin vastuseks, et midagi sarnast ei ole nad tajunud, - pigem kaasamõtlemist ja soovi selle veomudeli juurutamisel ka reaalse tulemusteni jõuda. Sest keskkonnaeesmärgid on kõrged ning alternatiive sisepõlemismootoritega raskeveokeile – vähemalt pikemate veokauguste osas – seni silmapiiril ei ole. Jääb vaid püüelda selle poole, et neid oleks teedel vähem. Kuigi meil lubavat regulatsiooni veel pole, on ka Eestis ettevõtteid, kelle jaoks ei ole 25-meetriste EMS autorongid mingi uudis. Kõiki sadamasse jõudmise ja sealt lahkumisega kaasnevaid tühisõite jm ebamugavusi trotsides on nendega Soome ja Rootsi suunal juba aastaid kursseerinud näiteks OÜ Norline, OÜ Rooleks Transport ning mitmed teised vedajad.*

Paraku aga ei liigu asjad sama ladusalt ümarpalgi ja puistematerjalide veoks mõeldud kuni 20,75-meetriste paljuteljeliste legaliseerimisega. Suurt osa selle suuna vedajaid esindava Autoettevõtete Liidu tegevjuhi Villem Tori sõnul on seni nii kõiki tema ettepanekuid ja argumente, kui ettepanekuid osapooled ühise laua taha tuua, seni ignoreeritud. See on aga eraldi teema.

ELEA-s toimunud vestluse kirjutas üles Juhan Kunts

Teedeinseneri kommentaar

AIN KENDRA

Tallinna Tehnikaülikooli teetehnika lektor

25,25-meetrist EMS skeemi on Põhjamaades juba aastaid kasutatud, ent katsetatud on seda ka Kesk-Euroopas. Üldine suhtumine on positiivne vaid seni, kuni koosseisu lubatud täismass sellega oluliselt ei suurene. 25,25 vajab pöördel laiemat koridori, sest viimased teljed kulgevad pöördel väiksema kaarega. Siit tulenevalt nendega igale poole ei mahu, kuid et põhilised sihtkohad on hästi ühendatud magistraalteede võrguga, on liiklustehnilised võimalused olemas. Seniste teljekoormuste piires on põhimõttelised võimalused ka täismassi suurendamiseks, kuid üheks takistuseks on piirded, mida katsetatakse maksimaalsele koormusele kuni 32 tonni, - millest tulenevalt kardetakse ohtusid pigem viaduktide sammastele, ning mis võimalikul kokkupõrkel võivad põhjustada katastroofe.

Ka juhul, kui lõunanaabrid Läti, Leedu ja Poola senisest pikemaid autoronge teedele ei lubaks, oleks ka vaid riigisisestel ja Põhjamaade-suunalistel EMS-vedudel saavutatav efekt märkimisväärne. Võib pidada tõenäoliseks, et EMS-koosseisude kasutusvõimalused rahvusvahelisel veol lähemate aastate jooksul laienevad ning et nad legaliseeritakse peale Põhjamaade ka mõnes teises riigis. Samas aga pole kuigi usutav, et ka täismassi piirang koos sellega koos oluliselt leebemaks muutuks. Rahvusvahelistel vedudel on ülekoormused haruldasemad, sest automaatjäreldave on tõhus ja karistused karmid.

Metsa- ja puistematerjalide veol takistab üleminekut senistelt 18,75-meetristelt liidendveokitelt vedajate esindusorganisatsiooni poolt soovitud 20,75-meetristele pigem meie riigi piiratud haldussuutlikkus. Uurimistööd on näidanud, et ligi 17% paljuteljelistest raskeveokitest on, kas teljekoormuse või täismassi osas, ülekaalulised. Seni on peetud normaalseks, et vedajad hinnapakumises juba ülekaaluga arvestavad. Mõnede veoliikide puhul rakendatakse küll elektroonseid saatelehti, mis peaksid ülekaalulise riski vähendama, kuid nende kasutamine ei ole veel küllalt laialdane. Argument, et politsei poolt fikseeritud rikkumiste arv on vähenenud, ei ole väga veenev, sest sõltub suuresti kontrollijate käsutuses olevast ressursist ja nende võimekusest.

Kõik senised arvestused on näidanud, et pikkuse ja telgede arvu suurendamisega saame uute veokite mõju katendile kahandada. Seni mõjutavad teid kõige rängemalt viie- ja kuueteljelised 40-44 tonnised *super-single* rehvidega sadulveokid, mis on liikluses enim levinud nii riigisisestel, kui rahvusvahelistel vedudel.

Takistuseks suurema täismassi lubamisele on pigem sektorisisene majanduslik huvi. Riigipoolsest kontrollist ilmselt ei piisa, sest võitlus viirustega on toonud politseile lisaülesandeid ja kaalukontrolli tõhustamiseks pole ressursse ega vist ka poliitilist tellimust. Eks siin võib analoogi tuua kiiruskontrollist – ikka peetakse normaalseks +10 km/h ja kaasliikleja teavitamist põõsas jälgivast ametnikust. Nii on ka kaalukontrolli asukohad operatiivselt vedajatele teada, mispeale valitakse teine marsruut või aeg. Tee valdaja ja teedeinseneri vaatevinklist võib mõista pikema veoki eeliseid nii vedajate kui teede jaoks, kuid kui jätkub tänane ülekoormamise trend, koormatakse üle ka suuremast piirist lähtuvalt.

Tugevamate või nõrgemate teede puhul on olulised erinevad aspektid. Tugevama teel on asfaldi kogupaksus tunduvalt suurem, asfalt on kiire reageerimisega ja elastne, tänu millele jõuab deformeerunud kate enne järgmise telje saabumist taastuda. Kohalikel teedel on asfaldikihid oluliselt õhemad ja seetõttu ulatuvad deformatsioonid sügavatesse konstruktsioonikihtidesse, või koguni aluspinnasesse. Sellel tasandil võtab aga taastumine katsete põhjal aega koguni pool tundi – kui selle aja sees peaks kohale jõudma järgmine koormus, jääb deformatsioon taastumata. Kui 25,25-meetrised EMS sõidukid on kavandatud liikuma siiski põhimagistraalidel, siis 20,75 plaanid seonduvad nii puistekaupade kui metsaveoga, mis toimub kõigil teedel, sealhulgas ka kõrvalmaanteedel ja kohalikel teedel. Seetõttu ongi eriti oluline, et ülekaaluliste sõidukite teema saaks lahendatud enne piirangute leevendamist. Võib muidugi mõista, et vedajate ühendused ei esinda kõiki vedajaid – ühendus ei saa vastutada nende eest, kes ühenduse liikmed ei ole. Tegemist on rohkem riigi valvava rolliga, kuid et otsustest oleks kõigile kasu, peaks muudatustest enim huvitatud pooled suhtuma tõsiselt ka riskidesse. Kas lahenduseks on karmid sanktsioonid ühenduse tasandil kuni liikmestaatusest väljaviskamiseni, riigi tasandil kuni tegevuslubade tühistamiseni või veoki kui rikkumise vahendi konfiskeerimiseni? Kuni ei mõisteta ülekaaluliste veokite hukutavat mõju teedevõrgule, ei ole põhjust massipiirangute kiiret leevendamist oodata.