

# Lapplandsjätten – snart 104 ton i Finland?



För ett par år sedan ökade finnarna sin totalvikt från 60 till 76 ton. Nu kan det snart vara dags för nästa jättekliv. Nyligen började man testa 104-tonsfordon. Svensk Åkeritidning mötte bjässen i finska Lappland.



**E**tt skogsbilsekipage svänger in på Teponmäkis industriområde sex kilometer söder om de centrala delarna av Ivalo. Längd och hjul avslöjar att detta är något utöver det vanliga. Den olastade bjässen svänger runt en terminalbyggnad innan den stannar längs några timmerstuvar.

Det 33 meter långa ekipaget med en totalvikt på upp till 104 ton är så här långt tyngst i Europa och kommer nu under fem år rulla som försökskanin. Precis som våra svenska 90- och 74-tonsförsök så handlar det om att se om längre och tyngre fordon kan få ner transportkostnaderna utan att det påverkar miljö och trafiksäkerhet negativt.

Undersökningarna utförs av det av skogsbolagen ägda Metsäteho, Uleåborgs universitet, Aalto-universitetet, Tammerfors tekniska universitet och Nokian Tyres. Transporterna utförs i huvudsak för det statliga affärsverket Metsähallitus, eller Forststyrelsen på svenska men också för Stora Enso och Metsä Group.

Det är transportföretaget Ketosen Kuljetus Oy i Kemijärvi som fått tillstånd till att köra 104-tonsekipaget som har en lastkapacitet på närmare 75 ton. Att jämföra med 76-tonnarna som tar med sig ungefär 52 ton. Ekipaget har 46 hjul fördelat på 13 axlar, närmare bestämt fyra axlar på dragbilen, en fyraxlig påhängsvagn och en femaxlig vagn därefter. Hela ekipaget har dessutom luftfjädring så föraren också enkelt kan hålla koll på vikterna.

**DRAGBILEN ÄR EN SCANIA R730** 8x4\*4 med axelavstånd på 3,55 meter och den specialtillverkade fyraxliga påhängsvagnen är tillverkad av Jyki. Sista axeln är alltså medspårande, medan första och sista är lyftbar. Till ekipaget hör också två femaxliga släpvagnar som är ur standardsortimentet från Jyki respektive MST.

Under konstruktionen av påhängsvagnen har man jobbat hårt med att få tillräckligt tryck på dragbilen. Men det kräver också att lasset läggs så långt fram som möjligt fram på trailern.

Ett krav för att få igenom dispensen var att ekipaget

skulle vara försett med dubbelmontagehjul. Singelhjul sitter bara på dragbilens styraxlar, och den medspårande axeln längst bak på påhängsvagnen.

Chauffören för dagen – Erkki Karjalainen, har kopplat ifrån släpet och drar ifrån med trailern. Samtidigt svänger nästa skogsekipage in på området – en helt ordinär 76-tonnare som under dagen hämtat in rundvirke från skogarna runt om i Enare Kommun, vilket är Finlands näst nordligaste kommun.

**SLÄPET SKIFTAS MELLAN** bilarna och inhämtningsbilen lastar över sin stuv från bilen till 104-tonnarens trailer. Därefter kompletteras lasset med stockar från upplagsplatsen, och så är HCT-fordonet lastat.

I projektet ingår sex omlastningsplatser men än så länge är det oklart om alla behövs, enligt Ari Siekkinen, utvecklingsexpert i arbetet med 104-tonnaren.

Transporten går på E75 ner till trävaruterminalen i Rovaniemi där rundvirket lastas av, från denna plats en sträcka på omkring 30 mil. Därifrån går det vidare på järnväg ner till Metsä-Botnias sulfatmassafabrik i Kemi vid kusten.

– Men vi har faktiskt tillstånd på 104 ton även från Rovaniemi till Kemi på ekipaget, så vi skulle kunna köra hela vägen ner, förklarar Ari Siekkinen och fortsätter:

– Vi har en idé om att ha ett bytessystem även med trailern, men idag har vi bara en trailer, säger Ari Siekkinen som tror att ekipaget kan ge mycket tillbaka till skogsbolaget.

Affärsverket Metsähallitus förvaltar tolv miljoner hektar statliga mark- och vattenområden – ungefär som Svea Skog i Sverige. Man förfogar också över 37 000 kilometer egna skogsvägar.

Finland höjde som bekant totalvikten från 60 ton till 76 ton i oktober 2013 för att förbättra konkurrenssituationen för den finska skogsindustrin och dess transportörer. Idag är vart tredje ekipage som kör för bolaget ett 76-tonsekipage. Resten är 64- och 68-tonnare – 60-tonnarna är helt borta, enligt Ari Siekkinen.





” Vi har en idé om att ha ett bytes-system även med trailern, men idag har vi bara en trailer

ARI SIEKKINEN

Men tillbaka till 104-tonnaren. Forskare simulerade först körning med ekipaget i datorer. Man har teoretiskt kört genom rondellerna och i backarna för att kontrollera att transporten kan ske trafiksäkert innan man tog ut ekipaget i trafiken.

Längs vägen finns dessutom en bro som måste passeras i mitten på grund av vikten. Men med en fjärrmanövrering i hytten kan föraren styra trafikljuset och stoppa mötande trafik så överfarten kan ske tryggt och säkert. Och den tekniken kommer från Sverige.

En backe på sträckan är en utmaning. Den kallas för Magnetbacken, ett namn lånat från en annan ökad backe på den gamla sträckningen av Ishavsvägen som fick sitt namn av lastbilschaufförerna som bland annat deltog i den kända Petsamotrafiken under 30- och 40-talen. Den nuvarande magnetbacken är två kilometer lång med 160 meters stigning som även den suger musten ur motorerna. Upp för backen sjunker hastigheten för 104-tonnaren ner till 20–30 km/h, men tester med ordinära 76-tonnare, förvisso med Scania 620-bilar visar att medelhastigheten upp för backen är likvärdig.

När Svensk Åkeritidning var på plats hade just den andra snöladningen för denna vinter kommit, så någon större praktisk körning i vinterväglag har ännu inte gjorts, men det kommer. Hittills har det inte varit några bekymmer och dragbilen är förberedd för vinterväg.

Framför drivaxlarna finns ett sandaggregat från Rempson Metall Oy och framför den bakre av drivaxlarna sitter dessutom ett Onspots automatiska snökedjeaggregat. Föraren kan också fördela trycket på boggin. Nokian deltar i projektet genom att utprova sina drivdäck med dubb, men dessa kommer på först i slutet av november då vintern är här på allvar. E75:an är också högt prioriterad hos vinterväghållarna, men om väglaget anses för svårt avbryter skogsbolaget transportererna. Man vill ju inte riskera något i projektet.

Fyra förare är utbildade att köra ekipaget men i dagsläget är det två på bilen. Två svängar per dygn blir det men en förare hinner bara med en vända då en rundsväng tar nio timmar, om inget oförutsett händer vill säga.

Alla HCT-förarna har utbildats genom att köra mellan koner på en bana genom fingerade cirkulationsplatser och förbikörningar av andra fordon.

– En viktig del är att förarna ska köra vänligt också, berättar Ari Siekkinen.

– De ska vara goda representanter för HCT-fordonen.

Och på fordonet står det ”Iso, mutta hyvätapainen” vilket betyder stor men välupfostrad.

Och några överraskande manövrar blir det inte när Erkki Karjalainen drar iväg ner mot Rovaniemi med nära 52 ton timmer i ett moln av snörök.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)

## Fler HCT-ekipage för skogarna

Med sina HCT-försök hoppas Finland kunna öppna vägen för ännu tyngre och längre fordon. Tack vare den stora nyttolasten minskar transportkostnaderna. Man hoppas också att fordonen ska leda till minskad miljöpåverkan och ökad trafiksäkerhet. Sex finska transportföretag har tillstånd till totalt tio HCT-fordon som är under prov i Finland.

### Lilla jätten

– Vi har också en 84-tonnare kallad Lilla jätten, men den har vi inte fått tillstånd för ännu, men vi räknar med att få det inom kort, berättar Ari Siekkinen.

84-tonnaren kan kanske anses vara mer intressant än 104-tonnaren då den är betydligt mer flexibel än 104-tonnaren och kan själv gå in i skogarna och hämta rundvirket.

Tanken är att det är denna typ av HCT-fordon som ska hämta virket från skogarna i Kajaland och Lappland till omlastnings-terminalerna där 104-tonnaren tar över.

Ekipaget ägt av P&A Trans Oy i Li mellan Oulo och Kemi består av en femaxlig Scania R730 10x4 med Alucar-byggnation och Loglift 108S kran, och till det något femaxligt släp. Lastförmågan på bilen är 15 700 kilo. Lastutrymmet är nästan tio meter på bilen vilken tillåter dubbla stugar. Alltså totalt fyra stugar med femmetersvirke inom 25 meters total längd på ekipaget. Eller tre stugar tremeters på både bil och släp om man så vill. Det generösa lastutrymmet erhålles tack vare att hytten är en CR16 daghytt.

Den lösningen på högkapacitets ekipage anses vara balanserat och trafiksäkert.



### 94 ton

Det som skiljer 94-tonnaren från 104-tonnaren i norra Finland är egentligen bara dragbilen som i det här fallet är en treaxling jämfört med tridembilen i Lappland. Alltså totalt tolv axlar.

Fordonet transporterar virke till UPM:s fabriker på rutter mellan Kotka, Kuusankoski, Villmanstrand och Nyslott. Även det försöksprojektet ska pågå under en femårsperiod.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)