
**ERIKOISKULJETUSTEN LIIKENTEENOHJAAJIEN
KOULUTUSTOIMINNAN KEHITTÄMINEN**



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikennealan koulutusohjelma

Riihimäki, kevät 2014

Juha Mäntymaa



RIIHIMÄKI
Liikennealan koulutusohjelma
Liikennesuunnittelu

Tekijä	Juha Mäntymaa	Vuosi 2014
Työn nimi	Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutustoiminnan kehittäminen	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön toimeksiantajana oli Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Työn tavoitteena oli selvittää erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutustoiminnan historia, nykytila ja kehitystarpeet sekä antaa Liikenteen turvallisuusvirastolle tulevaisuuden parannusehdotuksia koulutustoiminnan kehittämistyötä varten.

Tutkimustyössä haastateltiin erikoiskuljetusten liikenteenohjaajia, erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutuksen kouluttajia sekä viranomaisia. Tutkimustyön historia kerättiin haastateltavien henkilöiden tiedoilla ja erilaisilla koulutuksista jäljellä olevilla dokumenteilla. Tutkimustyön nykytila selvitettiin koulutuksiin osallistumalla ja olemassa olevilla kurssisuunnitelmilla. Koulutustoiminnan puutteellisuudet ilmenivät haastattelujen yhteydessä alan asiantuntijoilta. Tulevaisuuden kehitysehdotukset tulivat esille haastateltavilta henkilöiltä ja työn tekijän omakohtaisista kokemuksista koulutukseen osallistumisesta sekä teknologian kehittymisen mukana tuomista kehityksellisistä toimenpiteistä.

Koulutustoiminnan jatkuvalla kehittämisellä ylläpidetään laadukasta ja sujuvaa koulutustoimintaa, josta uudet erikoiskuljetusten liikenteenohjaajat saavat parhaan mahdollisen tieto- ja taitopohjan tulevaan työhönsä. Tutkimustyön lopputuloksena on esitetty kehitysehdotukset koulutustoiminnalle. Kehitysehdotuksista osa on helposti toteutettavissa, mutta joidenkin kehitysehdotusten toteuttaminen vaatii pidempää aikaväliä.

Avainsanat Erikoiskuljetukset, erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja, EKL, koulutus, kehittäminen

Sivut 41 s. + liitteet 26 s.

Riihimäki
Degree Programme in Traffic and Transport Management
Traffic Planning Management

Author	Juha Mäntymaa	Year 2014
Subject of Bachelor's thesis	Development of the special transport traffic controllers education system	

ABSTRACT

This Bachelor's thesis was commissioned by the Finnish Transport Safety Agency Trafi. The aim of the thesis was to find out the history, current state and development needs of the training of special transport traffic controllers. In addition the aim was to provide the Finnish transport safety agency with future improvement suggestions for the development of the education.

For the research special transport traffic controllers, special transport traffic controller trainers, as well as authorities were interviewed. The research on history was collected through interviews and the remaining documents from various related training. The current state was investigated by participation in education and using existing course plans. The education deficiencies were collected through interviews with experts in the field. Future development proposals arose from the interviewees' and the author's personal experiences of participation in training, as well as developmental steps which will evolve through the development of technology.

The continuous development of the training maintains high quality and educational flow, where the new special transport traffic controllers will get the best possible knowledge and skill base for their future work. The research results show the development proposals for the education. Part of the development proposals is easy to implement, but some development proposals will require a longer time period.

Keywords Special transport, special transport traffic controller, EKL, education, development

Pages 41 p. + appendices 26 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	ERIKOISKULJETUKSET.....	2
2.1	Erikoiskuljetusten vapaat mittarajat.....	3
2.2	Erikoiskuljetuslupa.....	4
2.3	Erikoiskuljetuksen kuormaus.....	5
2.4	Erikoiskuljetuksen merkitseminen.....	5
2.5	Erikoiskuljetuksen ajonopeus.....	6
2.6	Erikoiskuljetusten aikarajoitukset.....	6
2.7	Erikoiskuljetusajoneuvon kuljettaja.....	7
3	ERIKOISKULJETUSTEN LIIKENTEENOHJAAJA.....	7
3.1	Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan tehtävät.....	7
3.2	Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan varusteet.....	8
3.3	Liikenteenohjaus ja noudattamisjärjestys.....	8
3.4	Varoitusauto.....	9
3.5	Varoitustaulu.....	10
4	KOULUTUSTOIMINNAN HISTORIA.....	10
4.1	1980-luku.....	11
4.2	1990-luku.....	13
4.3	2000-luku.....	15
4.4	Uudenmallinen koulutustoiminta.....	20
5	KOULUTUSTOIMINNAN NYKYTILA.....	23
5.1	EKL-peruskoulutus.....	24
5.1.1	Koulutuksen tavoitteet.....	24
5.1.2	Koulutuksen sisältö.....	25
5.1.3	Peruskurssin kurssikoe.....	25
5.1.4	Käytännön harjoittelu.....	26
5.2	EKL-täydennyskoulutus.....	26
5.3	EKL-kouluttajakoulutus.....	27
5.3.1	Koulutuksen sisältö.....	28
5.3.2	Kouluttajakoulutuksen koe.....	28
5.4	EKL-kouluttajien täydennyskoulutus.....	29
5.5	Haastateltujen henkilöiden mielipiteistä johdetut kehittämistarpeet.....	29
5.5.1	Koulutustoiminta yleisesti.....	29
5.5.2	Kurssimateriaalit.....	30
5.5.3	Kurssijohtajat.....	30
6	KEHITYSEHDOTUKSET KOULUTUSTOIMINNALLE.....	31
6.1	Koulutustoiminta.....	31
6.2	EKL-rekisteri.....	31
6.3	Kortit.....	31
6.4	Kurssi-ilmoittautuminen.....	32
6.5	EKL-peruskoulutus.....	32

6.6 Käytännön harjoittelu	33
6.7 EKL-täydennyskoulutus	34
6.8 Kouluttajat	34
6.9 Vaatimukset EKL-oikeudesta	35
6.10 Koulutusalue	35
7 JOHTOPÄÄTÖKSET	37
LÄHTEET	39
HAASTATTELUT	41

Liite 1	Haastattelujen runkoina käytetyt kysymykset
Liite 2	Liikenne- ja Viestintäministeriön asetus 786/2012
Liite 3	Erikoiskuljetuslupahakemus
Liite 4	Erikoiskuljetuksen merkinnät
Liite 5	Varoitustaulujen hyväksytyt valmistajat
Liite 6	Vanhanmallinen todistus käytännönosan suorittamisesta
Liite 7	Uudenmallinen todistus käytännönosan suorittamisesta
Liite 8	Päätös EKL-oikeuden päättymisestä
Liite 9	EKL-koulutuksen prosessikaavio

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö tehtiin Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi:n toimeksiannosta. Työn toimeksiantajan ohjaajina Liikenteen turvallisuusvirastosta ovat toimineet Tutkinnot ja Ammattiliikenne -yksikön päällikkö Marko Rajamäki sekä asiantuntija Pekka Rahkola. Hämeen ammattikorkeakoulusta työn ohjaavana opettajana on toiminut liikennealan lehtori Rami Tervo.

Työn tavoitteena oli selvittää erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutustoiminnan historia, kartoittaa nykytila, löytää tämänhetkisen koulutustoiminnan mahdolliset kehitystarpeet sekä etsiä ratkaisuja nykyisen koulutustoiminnan kehittämiseksi. Toimeksiantajan tavoitteena oli saada Liikenteen turvallisuusvirastolle pohjatietoa ja jatkokehitysideoita erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutusprosessin kehittämistyötä varten.

Tutkimustyön alussa laadittiin haastattelukysely, jota käytettiin haastattelujen alkuperäisenä runkona (liite 1). Haastattelukysely lähetettiin kaikille haastateltaville sisältäen erilaisia kysymyksiä haastateltavan tietämyksestä riippuen. Haastattelukysymysten vastaanottajat antoivat vastaukset kyselyyn sähköpostilla, puhelinhaastattelulla tai henkilökohtaisella tapaamisella. Suurin osa haastatteluvastauksista vastaanotettiin sähköpostilla tai henkilökohtaisella tapaamisella. Haastattelukysymykset tarkentuivat työn kuluessa.

Tutkimustyön historiasta oli hyvin vähän kirjallista tietoa, joten historian osalta työ suoritettiin haastatteluilla ja niiden yhteydessä saaduilla erilaisilla päätöksillä. Nykytilanteen raportoinnissa käytettiin Liikenteen turvallisuusviraston nimeä entisen Tiehallinnon tilalla, jolla se on laadittu Liikenneviraston ohjeistukseen. Nykytilanteen kartoitukseksi työn tekijä osallistui erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutuksen neljän päivän peruskurssille, joka järjestettiin Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ssä Helsingissä 10.10.2013- 11.10.2013 sekä 21.11.2013- 22.11.2013. Kurssijohtajana toimi Hannu Kangas ja kouluttajina Antti Valkonen sekä Vesa Roima. Työn tekijä osallistui myös peruskurssilla järjestettävään loppukoosseeseen ja suoritti sen hyväksytysti.

Työn tekijä osallistui myös erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutuksen täydennyskurssille, joka järjestettiin Jalasjärven aikuiskoulutuskeskuksessa Jalasjärvellä 9.11.2013. Kurssijohtajana toimi Jorma Keski-Äijö ja kouluttajana Antti Valkonen. Lisäksi työn tekijä pääsi työn aikana tutustumaan Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Erikoiskuljetuslupa-yksikön toimintaan, jonka järjesti lupapäällikkö Anne Ranta-Aho.

Tutkimustyössä selvitettävät koulutustoiminnan kehitystarpeet ovat ilmenneet työn tekijän tekemistä haastatteluista. Kehitysehdotukset ovat haastateltavien henkilöiden ja työn tekijän kokemuksia koulutuksesta sekä teknologian kehittymisen mukana tuomista kehityksellisistä toimenpiteistä. Työssä käytetään lyhennettä EKL, joka tarkoittaa erikoiskuljetusten lii-

kenteenohjaajaa. Työn tekijä ei ole ollut tekemisissä erikoiskuljetusten eikä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien parissa ennen opinnäytetyön laatimista. Opinnäytetyö toteutettiin lokakuun 2013 ja tammikuun 2014 välisenä aikana. Työ on rajattu käsittelemään erikoiskuljetusten osalta pelkätään mittarajoja; massarajat on jätetty käsittelemättä.

2 ERIKOISKULJETUKSET

Kuljetuksesta tulee erikoiskuljetus jos ylitetään tiellä yleisesti sallitut mitta- tai massarajojen arvot. Erikoiskuljetukset voivat olla myös useamman mitta- ja massarajan ylittäviä yhdistelmiä. Laissa on säädetty suurimmat sallitut mitat kuljetettaessa ajoneuvoa tiellä Suomessa (taulukko 1). (ELY-keskus 2013a.) Erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista on olemassa Liikenne- ja viestintäministeriön asetus 786/2012 (liite 2) (SKAL 2013).

Erikoiskuljetus on kuormaamattoman tai jakamattomalla esineellä kuormatun ajoneuvon taikka ajoneuvoyhdistelmän kuljetus, jossa ylitetään ainakin yksi ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen mukaan tiellä yleisesti sallittu mitta tai massa, taikka ajoneuvo on ollut kuormattava kuorman laadusta johtuen sanotun asetuksen 45 §:n säännöksistä poiketen (SKAL 2013).

Jakamattomalla kuormalla tarkoitetaan kuormaa, jota ei voida tiekuljetuksessa kohtuullisin kustannuksin tai vahingonvaaraa aiheuttamatta jakaa kahteen tai useampaan kuormaan. Jakamatonta kuormaa ei voida sen massan tai mittojen takia kuljettaa millään ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä ylittämättä tiellä yleisesti sallittua massa- tai mitta-arvoa jos mahdollista niin kaikki esineet on kuljettava siten, ettei ylitetä tielle yleisesti sallittuja mittoja ja massoja. (SKAL 2013.)

Suomen tieverkolla liikkuu satojatuhansia erikoiskuljetuksia vuodessa. Erikoiskuljetuksilla saadaan kuljetettua suuria yksikköjä Suomen sisällä ja Suomesta ulkomaille, joten ne ovat tärkeitä Suomen teollisuudelle ja kansantaloudelle. (JAKK 2013.)

Taulukko 1 Suurimmat sallitut mittarajat. Lähde: ELY-keskus

	EU- tai ETA- valtiot	Muut valtiot
KORKEUS		
Kaikki ajoneuvot	4,40 m	4,00 m
LEVEYS		
Moduuliyhdistelmä tai yli 22 metrin pituisessa yhdistelmässä käytetty muu kuin lämpöeristetty ajoneuvo sekä linja-auto (poikkeuksena museolinja-autot).....	2,55 m	-----
Henkilöauto.....	2,50 m	2,50 m
Muut ajoneuvot.....	2,60 m	2,55 m
PITUUS		
Kuorma-auto.....	12,00 m	12,00 m
Perävaunut		
Puoliperävaunu		
- Vetotapista perään	12,00 m	12,00 m
- Vetotapista eteenpäin.....	2,04 m	2,04 m
Muut perävaunut ilman vetoaisaa	12,50 m	-----
Varsinainen tai keskiakseliperävaunu kytkinlaitteineen.....		12,00 m
Ajoneuvoyhdistelmät		
Kuorma-auto ja puoliperävaunu.....	16,50 m	16,50 m
Kuorma-auto ja varsinainen perävaunu.....	25,25 m	18,75 m
Kuorma-auto ja keskiakseliperävaunu		
- Kokonaispituus	18,75 m	18,75 m
- Kuormatilojen yhteispituus	15,65 m	15,65 m
- Etäisyys vetoauton kuormatilan etupäästä kuormatilan takapäähän.....	16,40 m	16,40 m
- Edellä säädetystä poiketen ajoneuvonkuljetusajoneuvo kuomattuna.....	20,75 m	-----
Ajoneuvoyhdistelmät		
Moduuliyhdistelmät Suomessa		
- Kokonaispituus.....	25,25 m	-----
- Kuormatilojen yhteispituus.....	21,42 m	-----
Henkilö- tai pakettiauto ja perävaunu.....	18,75 m	18,75 m
Muu ajoneuvoyhdistelmä.....	16,50 m	16,50 m

2.1 Erikoiskuljetusten vapaat mittarajat

Erikoiskuljetus ei aina vaadi erikoiskuljetuslupaa, vaikka normaaliliikenteen mittarajat ylittyisivätkin. EU- ja ETA-maihin rekisteröidyille ajoneuvoille on olemassa normaaliliikenteen mittarajojen lisäksi vapaat mittarajat (taulukko 2). Kun kuljetuksen mitat pysyvät vapaiden mittarajojen sisäpuolella, ei kuljetus vaadi erikoiskuljetuslupaa. (SKAL 2013.)

Erikoiskuljetuksille on määritelty suurimmat mitat Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukaan, joille ei tarvita erikoiskuljetuslupaa. Kaikille tiellä yleisesti sallitut massat ylittävälle kuljetuksille Pirkanmaan ELY-keskus voi myöntää kuljetusluvan. (ELY-keskus 2013f.)

Taulukko 2 Erikoiskuljetusten vapaat mittarajat. Lähde: ELY-keskus

Ajoneuvo tai yhdistelmä, joka on rekisteröity EU- tai ETA- valtiossa.	Korkeus m *)	Leveys m *)	Pituus m *)	Suuremmalle mitalle saa kuljetusluvan
Kuorma-auto	4,40	4,00	12	Kyllä Ei
Kuorma-auto, jossa on kuljetusritilä tai vastaava varustus, kun kuormana on työkone	4,40	3,50	16	Kyllä Ei
Moottorityökone	4,40	4,00	20,00	Kyllä
Kuorma-auto ja varsinainen perävaunu, tai moduuli- yhdistelmä, kuorman ylitys takana enintään 3 m	4,40	4,00	25,25	Kyllä Ei
Kuorma-auto ja varsinainen erikoiskuljetusperävaunu	4,40	4,00	27,00 **)	Kyllä
Kuorma-auto ja puoliperävaunu	4,40	4,00	30,00	Kyllä
Kuorma-auto ja puoliperävaunu, kun kuormana on kontti	4,40	2,60	18,00	Ei
Kuorma-auto ja hinattava laite	4,40	4,00	30,00	Kyllä
Turvetuotantokone, traktori ja kuormaamaton turvetuotantoperävaunu tai turvetuotannossa käytettävä hinattava laite	4,40	4,00	27,00	Kyllä
Traktori ja traktoriperävaunu kun kuormana on vene, maatalous- tai tienpitokone tai -laite	4,40	4,00	20,00	Ei
Traktori ja traktoriperävaunu, kun kuormana on työkone	4,40	3,50	20,00	Ei
Traktori ja traktoriperävaunu, kun kuormana on pylväät	4,40	2,60	20,00	Ei
Henkilö- tai pakettiauto ja perävaunu, kun kuormana on vene tai purjelentokone	4,40	2,60	20,00	Ei
Kuorman ylitykset ajoneuvon ääriviivan yli taulukon pituuden rajoissa				***)
Ajoneuvon edessä kaikissa tapauksissa			2,00	Kyllä
Yksittäisen ajoneuvon tai kuorma-auton ja varsinaisen perävaunun tai moduulin yhdistelmissä takana			3,00	Kyllä
Kuorma-auton ja varsinaisen erikoiskuljetusperävaunun, traktori-, henkilö- tai pakettiauton yhdistelmän takana			4,00	Kyllä
Kuorma-auton ja puoliperävaunun yhdistelmän takana			6,00	Kyllä

*) Tielle yleisesti sallittua tai ajoneuvoa suurempi mitta saa tulla vain jakamattomasta kuormasta.

***) Erikoiskuljetusperävaunu mittojen perusteella, ei yksinomaan yliraskas.

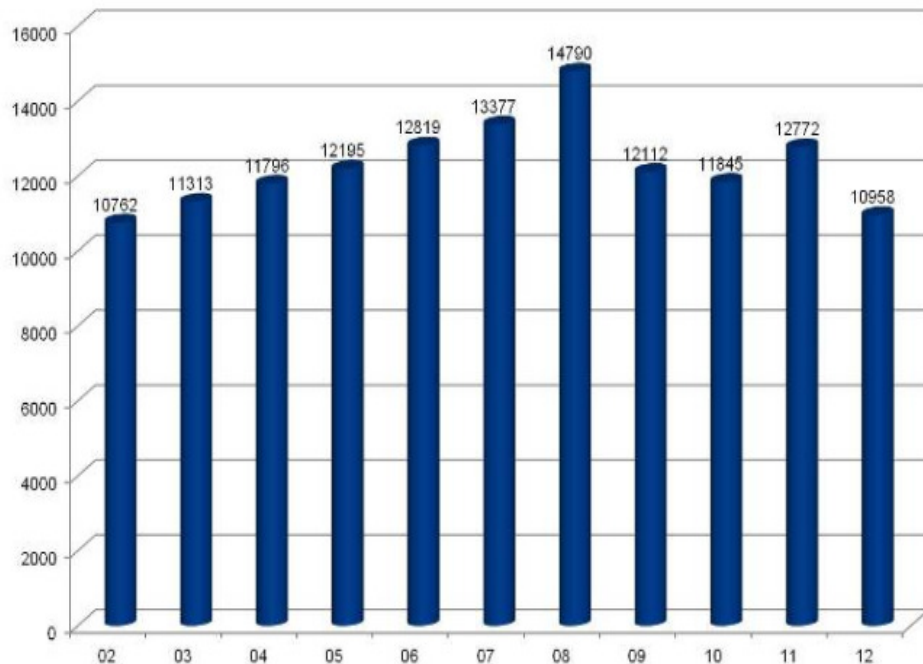
***) Suuremmille ylityksille lupa voidaan myöntää myös taulukon pituuden rajoissa, jos sitä tarvitaan. Pirkanmaan ELY-keskuksessa myönnetty lupa pitää sisällään aina tarvittavan kuorman etu- ja takaylityksen, jos ylitystä luvassa ei ole rajoitettu.

2.2 Erikoiskuljetuslupa

Pirkanmaan ELY-keskus myöntää kaikki erikoiskuljetusluvat Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta, johon luvat myöntää Ahvenanmaan maakuntahallitus. Erikoiskuljetuslupia on kahdentyyppisiä: reittikohtaisia lupia ja reitistöluvia. Reitikohtainen lupa myönnetään hakemuksessa ilmoitetun lähtö- ja määräpaikan välille. Reitti kuvataan käyttäen tienumeroita sekä paikkakuntien ja liittymien nimiä. Reitti on voimassa vain menosuuntaan. Reitistöluvassa on valmiiksi määritelty rajoituksineen tiet ja/tai alueet, joilla kyseisellä luvalla saa liikkua. Reitistöissä on annettu myös korkeusrajoituksia sekä lueteltu siltoja, joita ei saa ylittää. (ELY-keskus 2013e.)

Erikoiskuljetuslupaa haetaan kirjallisesti lähettämällä lupahakemus (liite 3) tai vapaamuotoinen hakemus sähköpostilla, faksilla tai postitse Pirkanmaan ELY-keskukseen. Pirkanmaan ELY-keskus myöntää noin 10 000-

15 000 erikoiskuljetuslupaa vuosittain (kuvio 1). Hakemuksessa tulee olla yhteyshenkilön puhelinnumero, koska lupakäsittelyssä pyydetään yleensä lisätietoja kuljetuksesta. Uusittaessa vanhaa reitti- tai reitistölupaa hakemukseen kannattaa lisätä vanhan luvan numero tai kopio vanhasta luvasta. Erikoiskuljetusluvan saaminen kestää noin neljä arkipäivää. Mikäli lupaan kuuluu useita reittejä, luvan käsittely voi kestää kauemmin. Erittäin raskaiden kuljetusten lupien käsittelyaika on pidempi. Ne pyritään tavallisesti käsittelemään viikossa. (ELY-keskus 2013e.)



Kuvio 1 Erikoiskuljetuslupien määrät vuosittain. Lähde: ELY-keskus

2.3 Erikoiskuljetuksen kuormaus

Jakamattoman esineen kuormauksessa on ensisijaisesti pyrittävä välttämään kuljetuksen ylileveyttä. Pitkät esineet, joita ei voi kuljettaa tielle yleisesti sallittujen pituusrajojen mukaisesti, on kuljetettava ensisijaisesti puoliperävaunussa. Korkeat kuljetukset kuljetetaan ensisijaisesti matalarakenteisessa tai syväkuormausperävaunussa ja leveät kuljetukset tarvittaessa vinopukkien päälle kuormattuna ylileveyden välttämiseksi. (ELY-keskus 2013c.)

Useampaa jakamatonta esinettä saa kuljettaa samassa kuljetuksessa vain, jos kuljetettavat jakamattomat esineet aiheuttaisivat yksinään kuljetuksen sallitun pituuden, leveyden tai korkeuden ylittämisen. Tiellä yleisesti sallittua mitta- tai massa-arvoa ei saa ylittää kuljetettavien esineiden sijoittamisella päällekkäin, rinnakkain tai peräkkäin. (ELY-keskus 2013c.)

2.4 Erikoiskuljetuksen merkitseminen

Kuljetettaessa kappaleita, jotka ylittävät ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien leveyksiä tai pituuksia, merkitsemisen tarkoituksena on parantaa

liikenneturvallisuutta. Leveyden osalta merkintävaatimus on voimassa heti, kun ylitetään ajoneuvon leveys. Merkinnällä pyritään korostamaan kuljetettavan esineen ajoneuvon mittojen ylityksiä. (SKAL 2013.)

Erikoiskuljetuksissa käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien merkintä edestä, sivulta ja takaapäin tulee tehdä erikoiskuljetuksia koskevien määräysten mukaisesti (liite 4). Kuljetusten merkintä tapahtuu valojen ja heijastimien avulla. Merkintään vaikuttavat erikoiskuljetuksen mitat. (ELY-keskus 2013c.)

2.5 Erikoiskuljetuksen ajonopeus

Kuljetuksen ollessa leveämpi kuin 3,5 metriä, suurin sallittu ajonopeus on 60 km/h. Yliraskaan kuljetuksen renkailla ja akselille kohdistuva massa rajoittaa ajonopeutta Erikoiskuljetus asetuksen mukaisesti. Parirenkailla varustetulla akselilla massan ollessa suurempi kuin 15 tonnia, on suurin ajonopeus 40 km/h. Nopeus ei saa kuitenkaan ylittää kuljetusajoneuvolle rekisteriin merkittyjä nopeuksia tai liikennemerkeillä osoitettuja nopeuksia. Nopeusrajoitusten lisäksi erikoiskuljetuksessa ei saa ylittää myöskään ajoneuvon tai sen yhdistelmän osana olevan ajoneuvon valmistajan hyväksymää suurinta sallittua ajonopeutta. (Liikenne- ja viestintäministeriön Asetus 786/2012.) Kuljetuksen ollessa alle 3,5 metriä leveä ajetaan tielle annettujen ajonopeus rajoitusten mukaan. Erikoiskuljetuksen ollessa ylipitkä tai ylikorkea liikutaan liikennerajoitusten mukaan. (Kangas 2013.)

2.6 Erikoiskuljetusten aikarajoitukset

Erikoiskuljetuksille on olemassa aikarajoituksia, jolloin kuljetuksia ei saa suorittaa. Aikarajoitukset koskevat erikoiskuljetuksia, jotka ovat yli 4 metriä leveitä, yli 30 metriä pitkiä tai yli 5 metriä korkeita. (ELY-keskus 2013b.)

Kuljetusta ei saa suorittaa maanantaista perjantaihin kello 6:00–9:00 ja 15:00–17:00 välisinä aikoina. Rajoitus on voimassa kaikilla teillä Uudellamaalla pois lukien Kehä 3 ja sen sisäpuoliset alueet, Varsinais-Suomen, Pirkanmaan, Kanta-Hämeen, Päijät-Hämeen ja Kymenlaakson maakunnissa sekä Lappeenrannan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Vaasan, Oulun ja Rovaniemen taajama-alueilla. (ELY-keskus 2013b.)

Kuljetusta ei saa suorittaa kesäaikana 1.5–31.8 maanantaista perjantaihin kello 6:00–9:00 ja 15:00–17:00 välisinä aikoina sekä perjantaisin ja sunnuntaisin kello 15:00–20:00 välisenä aikana. Tämä rajoitus on voimassa kaikilla teillä edellisessä kappaleessa mainituissa maakunnissa ja kaupungeissa pois lukien Kehä 3 ja sen sisäpuoliset alueet Uudellamaalla sekä valtateilla ja kantateilla Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Keski-Suomen ja Satakunnan maakunnissa. Uudellamaalla Kehä 3:lla ja sen sisäpuolisilla alueilla kuljetusta ei saa suorittaa maanantaista perjantaihin kello 6:00–9:00 ja 15:00–18:00 välisinä aikoina sekä kesäaikana 1.5–31.8, edellä mainittujen lisäksi perjantaisin ja sunnuntaisin kello 15:00–20:00 välisenä aikana. Kuljetusta ei myöskään saa suorittaa juhannuksen ja joulun aattona,

pitkäperjantain aattona tai perättäisistä pyhistä viimeisenä kello 15:00–20:00 välisenä aikana. Rajoitus on voimassa koko maassa valta- ja kantatieverkolla. (ELY-keskus 2013b.)

Aikarajoitukset ovat voimassa myös erikoiskuljetuslupa- sisältyvillä kuntien katu- ja tieverkoilla. Moottoritiellä aikarajoitukset koskevat kaikkia ajoneuvoja, joiden suurin sallittu ajonopeus on 50 km/h. Poliisi voi perustellusta syystä antaa luvan poiketa aikarajoituksista ja määrätä milloin kuljetus saa liikkua. (ELY-keskus 2013b.)

2.7 Erikoiskuljetusajoneuvon kuljettaja

Erikoiskuljetusten kuljettajalta vaaditaan kuljetettavan ajoneuvon vaatimaa ajoneuvoluokkaa sekä voimassaolevaa ajo-oikeutta. Erikoiskuljetusten kuljettajalta ei vaadita erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -oikeutta. Erikoiskuljetusten kuljettaja vastaa kuljetuksen pysymisestä luvan reitillä, ajoneuvon varusteista ja kuljetuksen merkinnöistä, kuljetuksen aikana aiheuttamista vahingoista, kuljettajaa koskevasta ajo- ja lepoaikalainsäädännöstä, käytetystä ajonopeudesta, kuljetuksen turvallisesta liikkumisesta, muulle liikenteelle aiheutuvasta haitasta ja vahingosta sekä omasta ajo-oikeudesta ja ammattipätevyydestä. (SKAL 2013.)

3 ERIKOISKULJETUSTEN LIIKENTEENOHJAAJA

Suomessa on koulutettu arviolta noin 4000 erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaa vuodesta 1979 lähtien, joista vähän yli tuhannella henkilöllä on voimassa oleva EKL-oikeus vuonna 2013. (Rahkola 2013.) Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan työ on tyypillinen sivutoimiala. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaa on käytettävä, kun erikoiskuljetus liikkuu liikennesäännöistä poikkeavasti. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajana saa toimia vain henkilö, jolla on voimassaoleva EKL-oikeus, joka osoitetaan EKL-kortilla. Liikenteenohjaajalla pitää olla myös voimassa oleva ajo-oikeus ja hänen pitää olla ajokykynen. (JAKK 2013.)

3.1 Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan tehtävät

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan tehtävä on varmistaa ennen kuljetusta erikoiskuljetuksen laillisuus ja merkitseminen, varmistaa kuljetuksen liikkuminen luvassa mainitulla reitillä ja lupaehtojen noudattaminen. Liikenteenohjaajan täytyy ilmoittaa rikkoutuneista liikennemerkeistä, liikenteenohjauslaitteista sekä katkenneista sähkö-, puhelin- tai muista johdoista. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja pitää huolta, ettei erikoiskuljetus haittaa tarpeettomasti muuta liikennettä ja mahdollistaa muun liikenteen liikkumisen sekä varmistaa, että tilapäisesti poistetut liikennemerkit ja liikenteen ohjauslaitteet asetetaan välittömästi takaisin paikalleen. (SKAL 2013.)

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajalla on lakisääteinen vastuu liikenteen ohjaamisesta ja omasta toiminnasta tien päällä. Erikoiskuljetusten liikenteen-

teenohjaajalla on moraalinen vastuu omasta ja muiden tiellä liikkujien turvallisuudesta sekä erikoiskuljetuksen turvallisesta perille pääsystä. EKL-oikeus ei ole jokamiehenoikeus. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja antaa selkeät liikenteenohjaus merkit tienkäyttäjille, varmistaa oman näkyvyytensä, toimii ammattimaisesti huomioiden muun liikenteen ja olosuhteet sekä varmistaa, että muut tiellä liikkuvat ymmärtävät pysäyttämisen- ja ohjausmerkit. (JAKK 2013.)

3.2 Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan varusteet

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan asun on oltava näkyvä, heijastimin varustettu ja standardin SFS-EN 471 suojausluokan 3 mukainen. Muun liikenteen pysäyttämiseen on käytettävä pienoiskoossa halkaisijaltaan 200 millimetriä tai 400 millimetriä olevaa ajoneuvolla ajo kielletty liikennemerkkiä numero 311 (kuva 1). Pimeän tai hämärän aikana on käytettävä vastaavaa sisältä valaistua tai led-tekniikalla valmistettua liikennemerkkiä, joka on halkaisijaltaan 200 millimetriä (kuva 1). (JAKK 2013.)



Kuva 1 Liikennemerkki 311. Lähde: Rauplan Oy

3.3 Liikenteenohjaus ja noudattamisjärjestys

Erikoiskuljetuksessa, jossa käytetään useita liikenteenohjaajia, on ennen kuljetuksen aloittamista nimettävä yksi heistä johtavaksi liikenteenohjaajaksi. Johtava liikenteenohjaaja määrää muiden liikenteenohjaajien sijainnit ja tehtävät kuljetuksessa. Poliisi tai johtava liikenteenohjaaja määrää varoitusautojen etäisyyden ja sijainnin kuljetuksessa. Erikoiskuljetusajoneuvon kuljettaja ei saa kuljettajana toimiessaan toimia liikenteenohjaajana. Liikenteenohjaajilla on oltava sekä keskenään että erikoiskuljetusajoneuvon kuljettajaan radio- tai puhelinyhteys. (JAKK 2013.) Liikenteenohjauksen noudattamisjärjestys erikoiskuljetuksissa tärkeimmistä lähtien on: liikenteenohjaaja tai poliisi, liikennevalo, liikenteenohjauslaite esimerkiksi liikennemerkki sekä liikennesäännöt, joita noudattavat hälytysajoneuvo ja muut tiellä liikkuvat (Terävä 2013).

3.4 Varoitusauto

Varoitusautona saa käyttää ilman perävaunua henkilöautoa, pakettiautoa tai kokonaismassaltaan enintään neljän tonnin painoista kuorma-autoa. Varoitusautona käytettäessä kuorma-autoa, on muistettava, että kuljettaja on ajo- ja lepoaikalainsäädännön alainen ja hänellä tulee olla ammattipätevyys. (ELY-keskus 2013b.) Varoitusautoa käytetään lisäämään kuljetuksen havaittavuutta sekä liikuttamaan liikenteenohjaajaa ja hänen muita varusteitaan (JAKK 2013).

Kuljetuksen leveyden ollessa enintään neljä metriä tai pituuden ollessa enintään 30 metriä, varoitusauton käyttö ei vaadi liikenteenohjaajaa. Moottoriteillä ja muilla teillä, joilla vastaantulevaa liikennettä ei ole, varoitusauto tai -autot kulkevat kuljetuksen takana. Kun erikoiskuljetus liikkuu kapeilla teillä, missä ohittaminen on mahdotonta, takana oleva varoitusauto voi puolestaan yhdessä edessä olevan varoitusauton kanssa liikkua kuljetuksen edellä. Varoitusauton käyttö määräytyy kuljetuksen mittojen perusteella (taulukko 3). (ELY-keskus 2013b.)

Taulukko 3 Liikenteenohjaajien ja varoitusautojen minimi määrät erikoiskuljetuksissa.
Lähde: ELY-keskus

Varoitustoimet	Korkeus yli 5 m	Kuljetuksen leveys B (m)										Kaikki pituudet	Kaikki pituudet		
		B ≤ 3		3 < B ≤ 3,5		3,5 < B ≤ 4		4 < B ≤ 5		5 < B ≤ 7				B > 7	
		L ≤ 30	30 < L ≤ 40	L > 40	L ≤ 25,25	25,25 < L ≤ 30	30 < L ≤ 45	L > 45	L ≤ 30	30 < L ≤ 40	L > 40				L ≤ 35
Varoitusautoja edessä	1	1	1		1	1	2	1	1	2	1	2	2	2	2
Varoitusautoja takana			1			1	1		1	1	1	1	1	1	1
Liikenteenohjaaja	1	1	2			2	3		2	3	2	3	3	3	3
Poliisiauto tai varoitusauto ja liikenteenohjaaja															1

Varoitusautossa pitää olla Liikenneviraston hyväksymä varoitustaulu, kaksi ruskeankeltaista vilkkuvaa varoitusvalaisinta, vapaan korkeuden mittalaite jos kuljetus on yli 5 metriä korkea, yhteydenpitoväline toisiin autoihin sekä liikennemerkin poistotyökalut. Varoitusautossa on hyvä olla ensiapuvälineet, sammutin, kartiot, komentokaiutin, mittanauha, valaisimia sekä heijastimia. (SKAL 2013.)

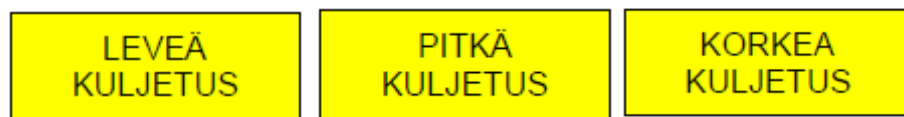
Varoitusauto ja erikoiskuljetusajoneuvo ovat varustettava vähintään kahdella ruskeankeltaista valoa vilkkuvilla varoitusvalaisimilla. Varoitusvalaisimia on käytettävä kuljetuksen liikkua liikennesäännöistä poikkeavasti tai, kun muun liikenteen varoittaminen on tarpeen ilmeisen vaa-

ran välttämiseksi tai, kun kuljetuksessa käytetään varoitusautoa. (SKAL 2013.)

3.5 Varoitustaulu

Varoitustauluja käytetään varoitusautoissa ja yli 25,25 metriä pitkässä kuljetusajoneuvossa takana, jos kuljetuksen takana ei tarvitse käyttää varoitusautoa. Varoitusautossa käytettävän varoitustaulun tulee olla Liikenneviraston hyväksymää mallia (liite 5) ja pimeän tai hämärän aikana sisäpuolelta valaistu. Varoitustauluja käytetään niin, että ensisijaisesti varoitetaan kuljetuksen leveydestä, toisena pituudesta ja kolmantena korkeudesta. (SKAL 2013.)

Leveän kuljetuksen varoitustaulua (kuva 2) käytetään, kun kuljetus on yli 3,5 metriä leveä. Pituudella tai korkeudella ei ole väliä kuljetuksen leveyden ylittäessä 3,5 metriä. Pitkän kuljetuksen varoitustaulua (kuva 2) käytetään, kun kuljetuksen leveys on 3-3,5 metriä ja kuljetuksen pituus on yli 25,25 metriä tai kuljetuksen leveyden ollessa enintään 3 metriä ja pituuden yli 30 metriä. Korkean kuljetuksen varoitustaulua (kuva 2) käytetään, kun kuljetus on yli 5 metriä korkea eikä tarvitse käyttää leveän tai pitkän kuljetuksen varoitustauluja. Korkean kuljetuksen varoitustaulua käytetään myös, kun korkea kuljetus liikkuu liikennesääntöjen vastaisesti, jos muuta varoitustaulua ei ole tarpeen käyttää. (ELY-keskus 2013b.)



Kuva 2 Leveän-, pitkän- ja korkean kuljetuksen varoitustaulut. Lähde: ELY-keskus

4 KOULUTUSTOIMINNAN HISTORIA

Koulutustoiminta on saanut alkunsa 1970-luvun loppupuolella poliisin aloitteesta korvata pääasiassa poliisin sivutoimena tarpeellinen erikoiskuljetusten liikenteenohjaus ja turvallisuuden varmistaminen tiellä. Sisäasiainministeriön poliisiosasto sekä Tie- ja vesirakennuslaitos kävivät alustavasti keskustelua poliisien korvaamisesta erikoiskuljetusten saattovalvojiksi koulutettavilla siviilihenkilöillä. Tie- ja vesirakennuslaitos toimi vuosina 1964–1990, josta myöhemmin tuli Tielaitos vuosiksi 1990–2000 ja virastomuutoksen jälkeen Tiehallinto vuosiksi 2001–2009, josta virastouudistusten myötä syntyi Liikennevirasto vuonna 2010. (Terävä 2013.)

Tarve siviilihenkilöiden kouluttamiseen oli poliisien resurssien riittävyydestä ja tehokkaammasta poliisikoulutuksen käytöstä varsinaisiin poliisin tehtäviin. Perusteena oli lisäksi muissa tehtävissä toimivilla poliiseilla eräänlaista kateutta, pääasiassa liikkuvan poliisin hoitaessa liikenteen ohjausta sivutoimena. Poliisin sivutoimeen liittyi juridinen ongelma, jossa virkatehtävässä toimiva poliisi, valvoi tiellä sivutoimena erikoiskuljetusta saattavaa poliisia. (Terävä 2013.)

Aloitteen tekijänä oli Markku Väinölä liikkuvasta poliisista, joka myöhemmin toimi sisäasiainministeriössä ja erikoiskuljetuksista vastaava Mikko Ojajärvi Tie- ja vesirakennushallituksesta (Terävä 2013). Ojajärvi toimi Tie- ja vesirakennushallituksen liikennetoimiston palvelujaoston päällikkönä vuosina 1975–1985. Hänen tehtäviin kuului lupien myöntäminen ylisuurille ja ylliraskaille erikoiskuljetuksille. Liikennetoimiston palvelujaosto teki tiivistä yhteistyötä liikkuvan poliisin kanssa erikoiskuljetusten turvallisuuden parantamiseksi. (Ojajärvi 2013.)

Tie- ja vesirakennushallitus valmisteli Liikenneministeriölle ehdotusta tarvittavasta lainmuutoksesta saattovalvojen kouluttamiseen, joka sen jälkeen hyväksyttiin. Lainmuutoksella saattovalvoja sai toimia liikenteenohjaajana erikoiskuljetusten yhteydessä. Kurssin suunnittelussa aktiivisesti mukana olivat Tie- ja vesirakennushallituksen lisäksi liikkuva poliisi, autokatsastusviranomaisen Autorekisterikeskus ja Suomen kuorma-autoliitto SKAL. (Ojajärvi 2013.) Tie- ja vesirakennushallituksessa saattovalvojojaoikeuksista teki päätöksen liikennetoimiston päällikkö (Terävä 2013).

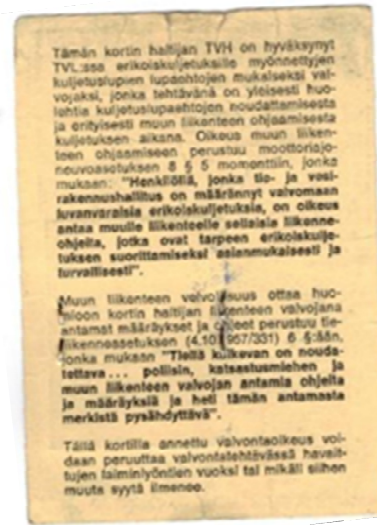
Saattovalvojojaoikeuden saamiseksi täytyi osallistua kahden päivän koulutustilaisuuteen ja läpäistä kurssikoe. (Ojajärvi 2013). Ensimmäiset saattovalvojakurssit järjestettiin Hyvinkäällä 13.12–14.12.1979 ja Jyväskylässä 17.12–18.12.1979. Kahdella ensimmäisellä kurssilla osallistujia oli yhteensä 59 henkilöä, mutta varsinaisia saattovalvojakortteja alettiin myöntää vasta 1980-luvulla. (Keski-Äijö 2013.) Luennoitsijoina kursseilla toimivat Tie- ja vesirakennushallituksesta Mikko Ojajärvi, liikkuvasta poliisista apulaispoliisipäällikkö Markku Väinölä, Espoon katsastuskonttorin päällikkö Heikki Oksanen, Jyväskylän liikkuvan poliisin ylikonstaapeli Martti Niskanen sekä Kuljetusliike Silvastista Jukka Silvasti (Ojajärvi 2013).

4.1 1980-luku

Saattovalvojatoiminnan alkuvaiheessa virkapoliiseilla oli sivutoimiluvan perusteella oikeus toimia vapaa-aikana saattovalvojina. Tämä määräaikainen käytäntö oli sovittu vuoden 1984 loppuun saakka, eikä sivutoimi ole nykyisin enää mahdollista. Asiasta on olemassa korkeimman hallinto-oikeuden päätös, jolla poliisin virassa oleva poliisimies ei voi vapaa-aikana toimia liikenteenohjaajana erikoiskuljetuksissa. Lopulta ei nähty enää sopivaksi, että virkaa hoitava poliisi valvoisi virkaveljen vapaa-aikana tekemää työtä. (Terävä 2013.)

Aluksi saattovalvojatoiminnan yhteistyökumppanina toimi Suomen kuorma-autoliitto SKAL, joka hoiti taloudellisen osuuden keräten kurssilaisten osallistumismaksut ja maksamalla luennoitsijoiden palkkiot. Tie- ja vesirakennuslaitos hoiti koulutuksen järjestämisen ja ilmoittautumisen kursseille, hankki luennoitsijat, hoiti hallinnolliset viranomaistehtävät ja myönsi pahvisen kuvallisen saattovalvojakortin (kuva 3), joilla pyydettyessä pystyi osoittamaan oikeuden ohjata liikennettä erikoiskuljetuksen yhteydessä. Saattovalvojakortti oli käytössä vuosien 1980–1991 välisen ajan, josta 3/1980–5/1986 kortti oli toistaiseksi voimassaoleva ja 6/1986–

12/2004 myönnytyissä korteissa oikeus päättyi sen kuukauden lopussa, kun henkilölle täyttyi 65 vuoden ikä. (Terävä 2013.)



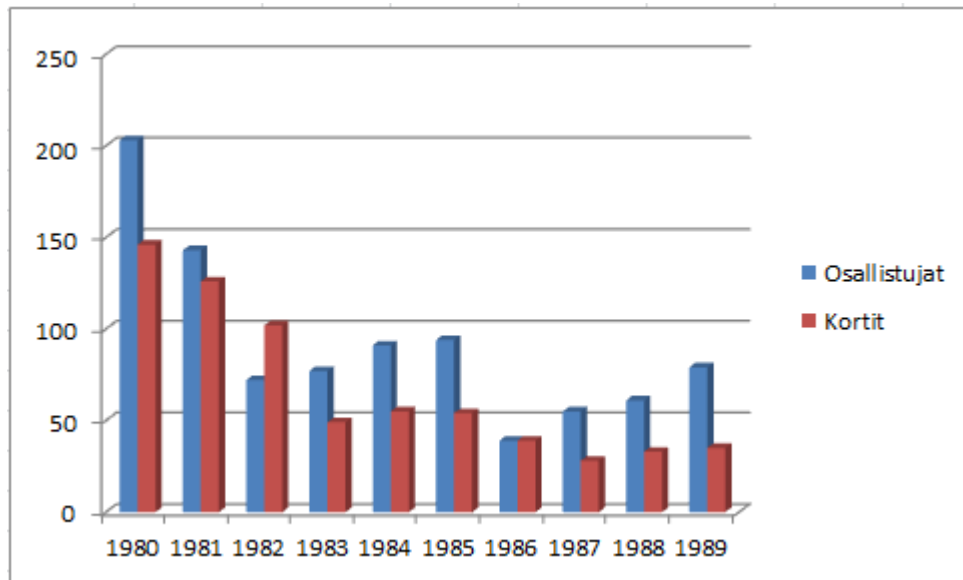
Kuva 3 Saattovalvojakortti. Lähde: Haastattelut 2013

Myöhemmin 1980-luvun lopulla SKAL hoiti koulutuksen järjestelyn, ilmoittautumisen, luennoitsijoista sopimisen sekä laskutuksen. Tie- ja vesirakennuslaitos hyväksyi luennoitsijat, tarkasti kokeet, myönsivät saattovalvojoioikeudet ja ylläpiti rekisteriä myönnytyistä saattovalvoja oikeuksista. (Terävä 2013.)

Koulutuksen tasoa on mitattu loppukokeella, joka on Tiehallinnossa laadittu ja koevastaukset tarkastettu aina 1980-luvun alkupuolelta saakka. Hylättyjen määrä kokeessa on ollut jo vuosikymmeniä 5-10 %. Lisäkysymyksistä ja niiden vastauksista on ilmoitettu ja keskusteltu henkilökohtaisesti. Keskustelussa oppilaan kanssa on selvitetty hänen ymmärtävän kokeessa kysytyt asiat. Varsinaisessa kokeessa heikosti menestynyt on voinut uusia kokeen. (Terävä 2013.)

Kurssikansio, jonka kouluttajat ennen itse laativat, on ollut mukana alusta asti. Sisällöt koulutuksissa olivat aluksi kerrontoja sattumuksista ja tapah- tumista. Myös käytännönsan harjoittelu on ollut mukana alusta asti. Harjoittelu on suurimmaksi osaksi samankaltainen kuin nykyäänkin. (Kangas 2013.) Täydennyskoulutus on ollut vapaaehtoista. Täydennyskoulutusta on järjestänyt säännöllisesti lähes vuosittain Suomen kuorma-autoliitto SKAL, jonka koulutus on painottunut lähinnä kuljetusyrittäjille ja liikenteenohjaajille. (Terävä 2013.)

Ensimmäiset saattovalvojakortit myönnettiin 25.3.1980. Kurseille osallistui 1980-luvulla 914 henkilöä ja saattovalvojakortteja myönnettiin 667 henkilölle (kuvio 2). 1980-luvulla järjestettiin yhteensä 20 saattovalvojakurssia (taulukko 4). (Keski-Äijö 2013.)



Kuvio 2 1980-luvun kurssien osallistujamäärät ja myönnetty kortit. Lähde: Jorma Keski-Äijö

Taulukko 4 1980-luvulla pidetyt kurssit. Lähde: Jorma Keski-Äijö

Kurssi nro	Paikka	Aika	Kurssi nro	Paikka	Aika
3	Hyvinkää	16-17.1.1980	13	Espoo	5-6.4.1983
4	Jyväskylä	28-29.1.1980	14	Espoo	5-6.5.1983
5	Forssa	15-16.5.1980	15	Espoo	29-30.3.1984
6	Kuopio	19-20.5.1980	16	Espoo	27-28.9.1984
7	Hyvinkää	30-31.10.1980	17	Espoo	28-29.3.1985
8	Helsinki	28-29.4.1981	18	Helsinki	14-15.11.1985
9	Jyväskylä	14-15.10.1981	19	Helsinki	29-30.9.1986
10	Espoo	4-5.11.1981	20	Helsinki	28-29.9.1987
11	Helsinki	16-17.3.1982	21	Helsinki	19-20.9.1988
12	Helsinki	30-31.3.1982	22	Helsinki	18-19.9.1989

4.2 1990-luku

Vuodesta 1988 alkaen Tielaitos (aikaisemmin Tie- ja vesirakennushallitus) jatkoi korttien myöntämistä (kuva 4) sekä kokeiden tarkastamista ja rekisterin pitämistä. Tielaitoksessa saattovalvojaoikeudesta päätti ja sen allekirjoitti Liikenteen palvelut -yksikön päällikkö. Vuodesta 1992 alkaen EKL-oikeudesta päätti ryhmän tai tiimin vetäjä ja vuodesta 1998 alkaen Uudenmaan tiepiirin liikenteen palvelupäällikkö. Väliaikaiset määräajan voimassa olevat EKL-oikeudet myönsi ryhmän tai tiimin vetäjä. (Terävä 2013.)

1990-luvun alussa SKAL:in kurssihinta nousi niin suureksi, että muille järjestäjille tuli halukkuutta järjestää koulutusta edullisemmin. Edullisuus

tuli muun muassa oppilaitoksille omien tilojen käytöstä ja lisäksi osallistumismaksuun ei tarvinnut lisätä arvonlisäveroa, toisin kuin SKAL:in kursseissa, sillä se ei ole koulutusorganisaatio. (Terävä 2013.)

Vuonna 1992 kouluttajaksi tuli Hämeen ammattikorkeakoulu, joka toimi silloin ammattikoulujen opettajaopistona. Samaan aikaan koulutuksen nimeä ja sisältöä uudistettiin. Koulutuksen nimeksi tuli erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakoulutus eli EKL-koulutus, joka kuvasi paremmin liikenteenohjaajan tehtävää. Koulutuksen kesto piteni samalla kolmipäiväiseksi. (Terävä 2013.)

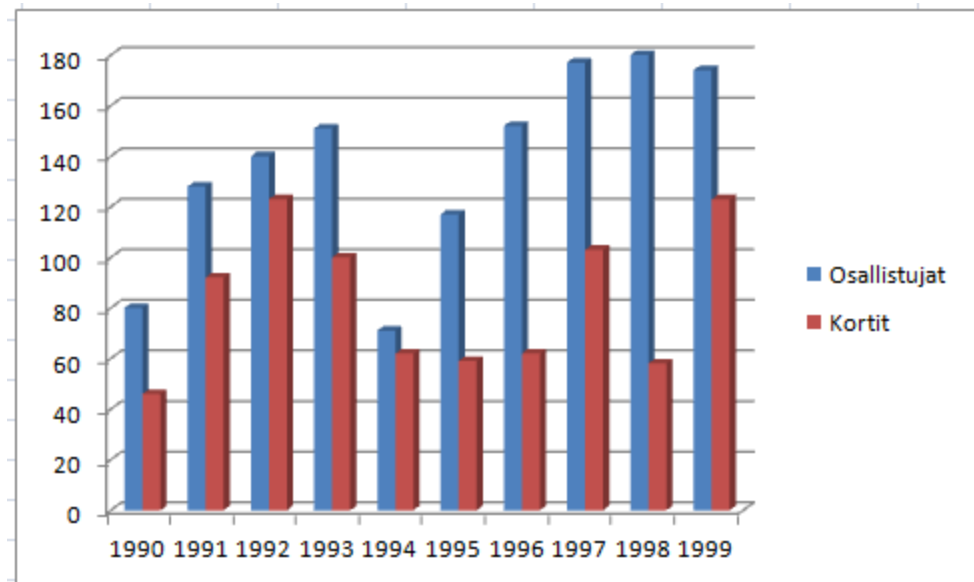


Kuva 4 Tielaitoksen pahvinen erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakortti. Lähde: Haastattelut 2013

Vuonna 1995 Satakunnan ammattikorkeakoulussa järjestettiin EKL-koulutusta, joka oli vapaaehtoinen osa maantieliikenne-kurssia. EKL-koulutuksen lisäksi maantieliikenne-kurssiin kuului vaarallisten aineiden kuljetus -kurssi, joista annettiin yhteinen maantieliikenne-kurssin arvostana. Yhteistyökumppanina toimi Hämeen ammattikorkeakoulu. Koulutuksen kilpailu pudotti hintaa merkittävästi, sillä koulutukseen osallistujia oli entistä enemmän. Satakunnan ammattikorkeakoulussa koulutukseen osallistuneista vain harva suoritti kurssin käytännön harjoitteluihin loppuun. Tämä näkyi (kuvio 3) tilastoissa 1990-luvun lopulla. (Terävä 2013.)

Vuonna 1998 Jalasjärven aikuiskoulutuskeskus JAKK tuli SKAL:in yhteistyökumppaniksi järjestäen yhdessä kaksi kurssia vuodessa (Terävä 2013). Kurssit järjestettiin keväällä SKAL:ssa ja syksyllä JAKK:ssa (Keski-Äijö 2013).

1990-luvulla Hämeen ammattikorkeakoulu ja Tielaitos järjesti ainakin keran täydennyskoulutusta. 1990-luvulla kursseille osallistui 1370 henkilöä ja kortteja myönnettiin 828 henkilölle (kuvio 3). 1990-luvulla järjestettiin yhteensä 20 kurssia (taulukko 5). (Keski-Äijö 2013.)



Kuvio 3 1990-luvun kurssien osallistujamäärät ja myönnetty kortit. Lähde: Jorma Keski-Äijö

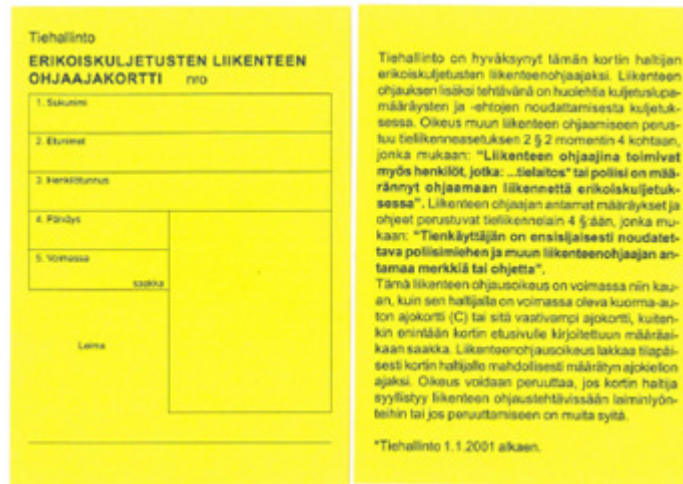
Taulukko 5 1990-luvulla pidetyt kurssit. Lähde: Jorma Keski-Äijö

Kurssi nro	Paikka	Aika	Kurssi nro	Paikka	Aika
23	Helsinki	17-18.9.1990	40	Helsinki	6-8.5.1996
24	Helsinki	23-24.9.1991	41	Rauma	5.9.1996-10.1.1997
25	Helsinki	4-5.11.1991	42	Hämeenlinna	30.10-1.11.1996
26	Oulu	23-25.3.1992 (3 pv)	43	Jalasjärvi	7-9.2.1997
27	Hämeenlinna	18-20.5.1992	44	Helsinki	14-16.5.1997
28	Helsinki	21-23.9.1992	45	Hämeenlinna	25-27.9.1997
29	Hämeenlinna	18-20.1.1993	46	Hämeenlinna	26-28.11.1997
30	Oulu	22-24.3.1993	47	Rauma	9.1-3.4.1998
31	Turku	31.5-2.6.1993	48	Helsinki	6-8.3.1998
32	Hämeenlinna	6-8.9.1993	49	Hämeenlinna	27-29.5.1998
33	Helsinki	11-13.10.1993	50	Hämeenlinna	30.9-2.10.1998
34	Hämeenlinna	10-12.1.1994	51	Jalasjärvi	20-22.11.1998
35	Helsinki	16-18.5.1994	52	Rauma	19.2-9.4.1999
36	Hämeenlinna	5-7.9.1994	53	Jalasjärvi	12-14.3.1999
37	Vantaa	15-17.5.1995	54	Hämeenlinna	24-26.5.1999
38	Hämeenlinna	20-22.9.1995	55	Helsinki	29-31.10.1999
39	Rauma	9.11-15.12.1995	56	Hämeenlinna	24-26.11.1999

4.3 2000-luku

Vuonna 2001 Tielaitoksen tehtävää vastuullisena tienpitäjänä ja tienpidon tilaajana jatkoi Tiehallinto. Tiehallinnolle siirtyi erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -korttien (kuva 5) ja -lupien myöntäminen sekä rekisterin ylläpito. Viimeiset pahvikortit, joissa päättymisaika on 65-vuotiaana, ovat

vuodelta 2004. Vuodesta 2005 alkaen myönnetty oikeus, päättyi sen kuu-
kauden lopussa, kun ikä 70-vuoden ikä täyttyi. (Terävä 2013.)



Kuva 5 Tiehallinnon pahvinen erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakortti. Lähde: Seppo Terävä

Vuonna 2003 Suomen ympäristökoulutus SYKLI, tuli uutena järjestäjänä kuvioihin. Koulutusta laajennettiin käytännön liikenteenohjaajan työhön, lähinnä ryhmätyönä opiskeltavana osuutena, joka ei ollut pakollista vaan mahdollisuus. Kolmipäiväisen kurssin loppukoe järjestettiin neljäntenä päivänä erillisenä ajankohtana. (Terävä 2013.)

Tiehallinto uudisti erikoiskuljetusten liikenteenohjaajia koskevan EKL-rekisterinsä sekä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien oikeutta osoittavat EKL-kortit. Tiehallinto osti vuonna 2007 EKL-rekisterin ylläpidon Suomen pelastusalan keskusjärjestöltä SPEK:ltä. Loppuvuodesta 2007 lähetettiin muoviset kortit 2005 vuodesta eteenpäin kurssin käyneille ja uudet muoviset kortit (kuva 6) tulivat käyttöön 1.1.2008 lähtien. (Ranta-Aho 2013).



Kuva 6 Tiehallinnon muovinen erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakortti. Lähde: Jorma Keski-Äijö

Vuonna 2006 uusina erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutuksen järjestäjinä mukaan tulivat Kouvolan aikuiskoulutuskeskus sekä Jyväskylän aikuisopisto. Molemmat järjestivät yhden koulutuksen vuonna 2006. (Terävä 2013.)

Vuonna 2006 kurssikansio oli 240-sivuinen. Jalasjärven aikuiskoulutuskeskuksessa pidetyssä kolmipäiväisestä koulutuksesta Seppo Terävä Tiehallinnolta piti lähes puolet kurssista. Kurssin toisen puoliskon vetivät Jorma Keski-Äijö, Antti Valkonen, Matti Airasjärvi, Heikki Mansikka-Aho ja Esko Autio. (Keski-Äijö 2013.)

Sakari Kaikkonen esitti kysymyksen vanhamuotoisen EKL-koulutuksen dokumentoinnista, koulutusohjelmasta, sisällöstä ja muista vaatimuksista Tiehallinnolle vuonna 2006. Tiehallinnossa vastuulliset esimiehet Lea Virtanen ja Anne Ranta-Aho päättivät keskeyttää EKL-koulutuksen vuoden 2007 alussa Kaikkosen kyselyn vuoksi siihen saakka, kunnes EKL-koulutus on saatu uudistettua. (Terävä 2013.)

Tiehallinnon toimesta vuonna 2006 perustettiin ohjaustyöryhmä, jonka tehtävänä oli lähteä kehittämään olemassa olevaa koulustoimintaa uudelle tasolle (Ranta-Aho 2013). Kehittämisen tavoitteena oli ulkoistaa mahdollisimman paljon ja jättää viranomaistyöksi vain koulutusohjeet, päätös EKL-oikeudesta, erikoistapausten ratkaiseminen ja mahdollisten valitusten käsittely (Terävä 2013). 28.3.2007 järjestettiin erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakoulutuksen kehittämispäivä, johon osallistui alan asiantuntii-

joita (kuva 7) pohtimaan koulutuksen tulevaisuutta eri näkökannoilta. (Ranta-Aho 2013.)

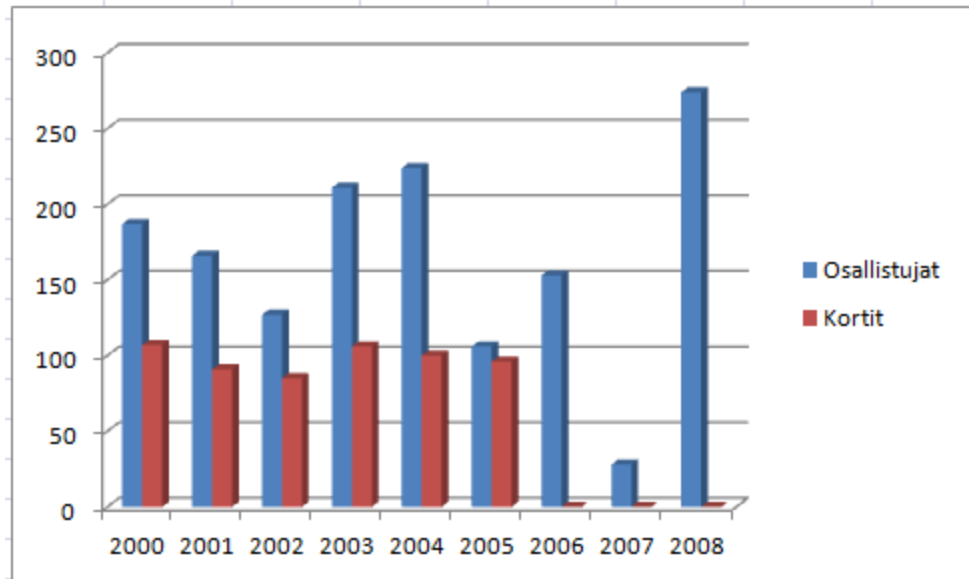
Hopeavuori Jukka, Tiehallinto
Ranta-aho Anne, Tiehallinto
Hörkkö Reijo, Tiehallinto
Kaikkonen Sakari, AKE
Kangas Hannu, SEKLI
Fremling Kari, Rahtarit (korvasi Kimmo Puntin)
Jaakkola Risto, SKAL
Immanen Markku, SKAL
Roima Vesa, Liikkuva poliisi Turku
Keski-Äijö Jorma, JAKK Jalasjärvi
Nieminen, Ari-Pekka, Hämeen ammattikorkeakoulu
Isola Terho, Havator / SKAL (korvasi Erkki Mäntylän)
Leppänen Ismo, Jyväskylän ammattiopisto
Ojalainen Ari, Kouvolan AKK
Orava Jussi, SYKLI

Kuva 7 Kehittämispäivän osallistujat. Lähde: Anne Ranta-Aho

Koulutuksen uudistaminen ei onnistunut laaditussa pikaisessa aikataulussa, joten koulutettavien tarve johti järjestämään syyskuussa 2007 Kajaanissa EKL-koulutuksen puolustusvoimille. Koulutuspaikat kasvoivat vuonna 2008 suuresti, jolloin järjestettiin vielä kuusi vanhamuotoista koulutusta. Vuonna 2008 koulutuksiin osallistui 274 henkilöä, joka oli vuositasolla suurin osallistujamäärä vanhamuotoisessa koulutuksessa. (Terävä 2013.)

2000-luvulla vanhanmallisen koulutuksen kursseille osallistui 1476 henkilöä ja kortteja myönnettiin 585 henkilölle (kuva 4). Vähäinen myönnettujen korttien määrä johtuu koulutuksen kehittämisestä, jona aikana myönnettiin tilapäisiä määräaikaista paperille tulostettuja EKL-oikeuksia odotellessa uusia muovisia kortteja. 2000-luvulla vanhanmallisen koulutuksen kursseja järjestettiin yhteensä 44 kurssia (taulukko 6). (Keski-Äijö 2013.) Vuoteen 2008 asti käytettiin vanhanmallista todistusta käytännönosan suorittamisesta (liite 6) (Terävä 2013).

Suomen ympäristöopisto SYKLI aloitti vuonna 2008 keväällä Tiehallinnon kanssa erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutuksen kehittämisen. Kehittämiseen kuului erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutuksen uudistaminen sekä täydennyskoulutusjärjestelmän kehittäminen. (SYKLI 2013.)



Kuvio 4 2000-luvun vanhanmallisen koulutuksen osallistujamäärät ja myönnetyt kortit.
Lähde: Jorma Keski-Äijö

Taulukko 6 2000-luvulla pidetyt vanhanmallisen koulutuksen kurssit. Lähde: Jorma Keski-Äijö

Kurssi nro	Paikka	Aika	Kurssi nro	Paikka	Aika
57	Rauma	11.2-14.4.2000	79	Jyväskylä	27.8-11.9.2004
58	Helsinki	31.3-2.4.2000	80	Hämeenlinna	15-17.9.2004
59	Hämeenlinna	15-17.5.2000	81	Rauma	15.10-26.11.2004
60	Jalasjärvi	27-29.10.2000	82	Helsinki	29-30.10.2004
61	Rauma	16.3-18.4.2001	83	Savonlinna	18.2-12.3.2005
62	Jalasjärvi	23-25.3.2001	84	Jalasjärvi	18-20.3.2005
63	Helsinki	4-6.5.2001	85	Forssa	22.4-14.5.2005
64	Rauma	14.9-23.11.2001	86	Jyväskylä	26.8-10.9.2005
65	Helsinki	12-14.10.2001	87	Helsinki	28-30.10.2005
66	Jalasjärvi	1-3.3.2002	88	Kouvola	17.2-11.3.2006
67	Helsinki	27-29.5.2002	89	Jalasjärvi	10-12.3.2006
68	Forssa	18-20.9.2002	90	Halsua	24-26.3.2006
69	Helsinki	25-27.10.2002	91	Jyväskylä	1-16.9.2006
70	Jalasjärvi	7-9.3.2003	92	Helsinki	23-25.10.2006
71	Rauma	11-28.4.2003	93	Hämeenlinna	9-11.11.2006
72	Kuopio	25.4-10.5.2003 (3+1 pv)	94	Kajaani	4-6-9.2007
73	Jyväskylä	28.8-6.9.2003 (2+2 pv)	95	Riihimäki	18-20.4.2008
74	Forssa	17-19.9.2003	96	Jalasjärvi	8-10.5.2008
75	Helsinki	24-26.10.2003	97	Kuopio	16-18.4.2008
76	Rauma	30.1.2004-	98	Närpiö/Närpes	15-16.9.2008
77	Paimio	13.2-6.3.2004	99	Helsinki	6-8.10.2008
78	Jalasjärvi	26-28.3.2004	100	Helsinki	13-15.10.2008

4.4 Uudenmallinen koulutustoiminta

Uusimuotoinen koulutustoiminta käynnistyi vuonna 2009 ja samalla uudistui todistus käytännönosan suorittamisesta (liite 7). Uudenmallisen peruskurssin kurssikansiossa oli vuonna 2009 noin 540 sivua materiaalia ja täydennyskurssin kurssikansiossa 150 sivua materiaalia. (Keski-Äijö 2013.) Ensimmäinen uudenmallisen koulutuksen peruskurssi järjestettiin 23.4.2009 ja täydennyskurssi 10.12.2009 (Terävä 2013). Ensimmäiset järjestetyt perus- ja täydennyskurssit olivat pilottikoulutuksia, jonne kutsuttiin tarkoituksella tietyt henkilöt erillisellä kutsulla, jotta saataisiin keskustelua aikaan perus- ja täydennyskurssin sisällöstä ja tavoitteista (Ranta-Aho 2013).

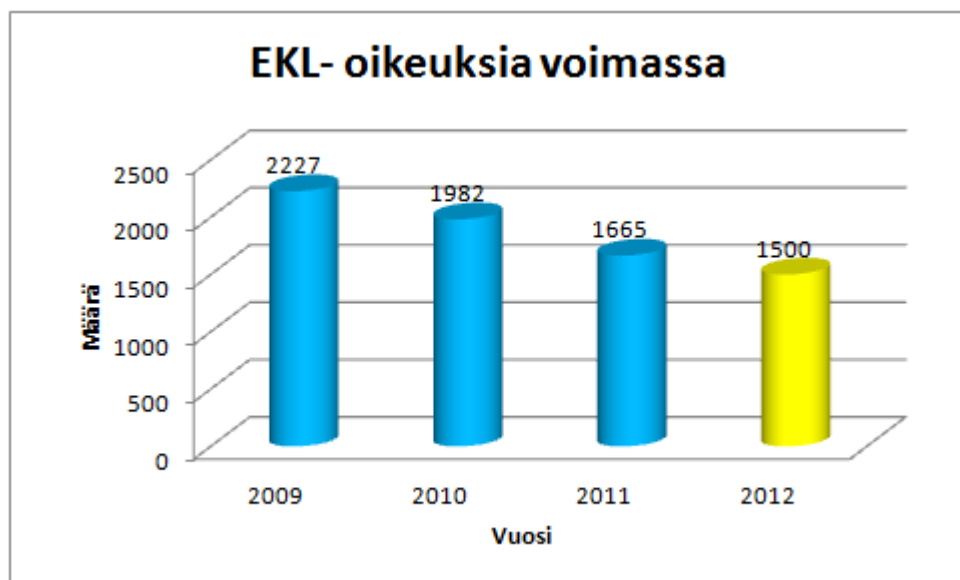
Uusimuotoisessa EKL-koulutuksessa viranomaisen ja kouluttajan välille tuli koulutuskoordinaattori Suomen ympäristöopisto SYKLI, jonka tehtävänä oli päivittää ja ylläpitää koulutusmateriaali kouluttajan saatavilla, pitää ja tarkastaa kurssien kokeet, hoitaa kouluttajaksi aikoville henkilöille kouluttaminen kokeineen sekä opastaa ja neuvoa kouluttajia tarvittaessa (Terävä 2013). Suomen ympäristöopisto SYKLI toimi 6.2.2012 asti koulutuskoordinaattorina (SYKLI 2013). Keväällä 2012 koulutuskoordinaattoriksi tuli Suomen ammattiliikenneakatemia (Terävä 2013).

EKL-kouluttajia alettiin kouluttaa vuonna 2009, jolloin järjestettiin kaksi kouluttajakurssia ja vuonna 2011 yksi kaksikielinen kouluttajakurssi (Kangas 2013). Muut kouluttajille järjestetyt kurssit ovat olleet täydennyskursseja (Valkonen 2013). Vuoden 2011 lopussa voimassa olevia EKL-kouluttajaoikeuksia oli yhteensä 23. Lisäksi kouluttajakoulutuksen käyneitä henkilöitä oli kolme, mutta heiltä puuttui voimassa oleva EKL-oikeus. (Terävä 2013.)

Uusimuotoisen koulutuksen mukana tuli päätös (liite 8), jossa lakiuudistuksen myötä Tiehallinto näki tarkoituksenmukaiseksi muuttaa kaikki liikenteenohjaajaoikeudet määräaikaisiksi ja yhtenäistää henkilöiden ikään perustuvaa liikenteenohjaajaoikeuden päättymisajankohtaa. Määrääajat vanhojen oikeuksien uusimisille porrastettiin vuosille 2010–2013 (Taulukko 7). (Keski-Äijö 2013.) Uusimuotoisen koulutustoiminnan mukana myös EKL-oikeudet Suomessa ovat vähentyneet vuosittain (kuvio 5) (Terävä 2013).

Taulukko 7 EKL-oikeuksien kurssittaiset porrastusajankohdat. Lähde: Jorma Keski-Äijö

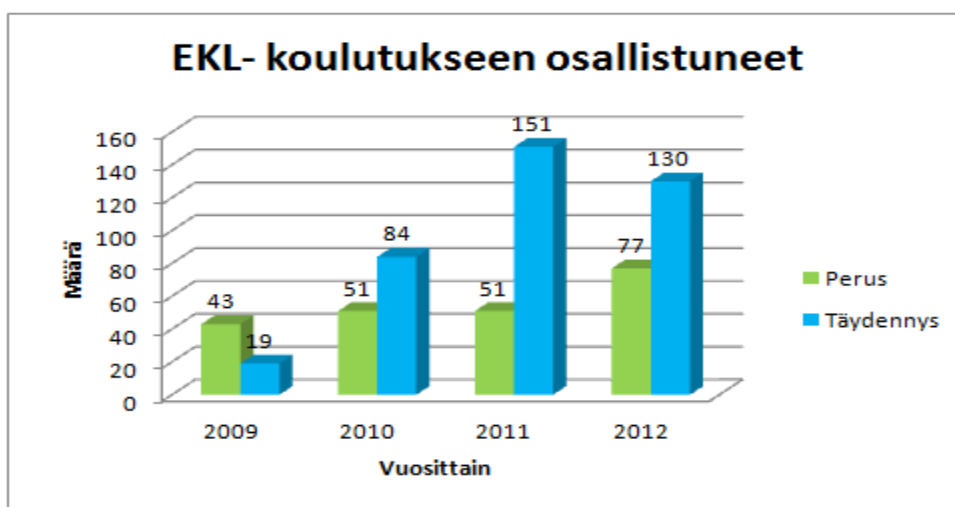
Kurssinnumero	Määräaika uusimiselle
1 – 22	31.12.2010
23 – 39	31.12.2011
40 – 56	31.12.2012
57 – 82	31.12.2013



Kuvio 5 Voimassaolevat EKL-oikeudet 2009–2012. Lähde: Seppo Terävä

Virastouudistusten myötä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien -koulutus ja liikenteenohjaajaoikeuksien myöntäminen siirtyi Tiehallinnolta Liikennevirastolle 1.1.2010 (SPEK 2013). Liikennevirasto myönsi muutamia liikenteenohjaajaoikeuksia 30.6.2010 saakka, kunnes todettiin EKL-koulutuksen ja oikeuksien myöntämisen olevan lähempänä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi:a. EKL-asioiden vastuu siirtyi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafii:n Ajoneuvonormit-yksikköön 1.7.2010, josta se vuonna 2012 siirtyi Tutkinnot ja kokeet -yksikköön, joka vuonna 2013 muuttui Tutkinnot ja ammattiliikenne -yksiköksi. (Terävä 2013.)

Uusimuotoisille EKL-peruskursseille vuosina 2009–2012 osallistui yhteensä 239 henkilöä ja EKL-täydennyskursseille 482 henkilöä (kuviot 6 ja 7). Vuosina 2009–2012 järjestettiin 21 peruskurssia (taulukko 8) ja 38 täydennyskurssia (taulukko 9). (Terävä 2013.)



Kuvio 6 Uusimuotoisen peruskurssin ja täydennyskurssin osallistujamäärät. Lähde: Seppo Terävä

Taulukko 8 Uusimuotoisen koulutuksen peruskurssit. Lähde: Seppo Terävä

Uusimuotoisen koulutuksen peruskurssit		
Kurssi	Koepäivä	Paikka
P1	23.04.2009	Helsinki
P2	26.06.2009	Helsinki
P3	13.11.2009	Helsinki
P4	19.02.2010	Mäntsälä
P5	26.03.2010	Helsinki
P6	15.10.2010	Mäntsälä
P7	02.11.2010	Jalasjärvi
P8	11.3.2011	Mäntsälä
P9	3.5.2011	Jalasjärvi
P10	6.5.2011	Helsinki
P11	11.11.2011	Helsinki
P12	5.2.2012	Päikäne
P13	10.2.2012	Kurikka
P14	2.3.2012	Vantaa
P15	6.3.2012	Jalasjärvi
P16	4.5.2012	Kalajoki
P17	4.5.2012	Helsinki
P18	5.10.2012	Pietarsaari
P19	19.10.2012	Helsinki
P20	24.10.2012	Närpiö
P21	12.12.2012	Rovaniemi

Taulukko 9 Uusimuotoisen koulutuksen täydennyskurssit. Lähde: Seppo Terävä

Uusimuotoisen koulutuksen täydennyskurssit					
Kurssi	Koepäivä	Paikka	Kurssi	Koepäivä	Paikka
T1	10.12.2009	Hämeenlinna	T20	25.11.2011	Helsinki
T2	5.9.2010	Tampere	T21	3.12.2011	Tampere
T3	2.10.2010	Pori	T22	3.12.2011	Jalasjärvi
T4	9.10.2010	Tampere	T23	17.3.2012	Tammela
T5	16.10.2010	Mäntsälä	T24	14.4.2012	Jalasjärvi
T6	30.10.2010	Hattula	T25	16.4.2012	Tampere
T7	30.10.2010	Hattula	T26	28.4.2012	Kalajoki
T8	11.12.2010	Tampere	T27	28.4.2012	Pori
T9	23.4.2011	Pori	T28	15.9.2012	Pietarsaari
T10	17.9.2011	Pirkkala	T29	29.9.2012	Helsinki
T11	1.10.2011	Turku	T30	27.10.2012	Hattula
T12	8.10.2011	Oulu	T31	2.11.2012	Nastola
T13	15.10.2011	Pori	T32	10.11.2012	Seinäjoki
T14	29.10.2011	Hattula	T33	19.11.2012	Pori
T15	29.10.2011	Jalasjärvi	T34	1.12.2012	Pirkkala
T16	31.10.2011	Säkylä	T35	7.12.2012	Kaarina
T17	2.11.2011	Hattula, Parola	T36	8.12.2012	Jalasjärvi
T18	12.11.2011	Mäntsälä	T37	15.12.2012	Pori
T19	12.11.2011	Tampere	T38	15.12.2012	Pietarsaari

5 KOULUTUSTOIMINNAN NYKYTILA

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä EKL-oikeuden henkilölle, jolla on voimassa oleva, vähintään C1-luokan ajo-oikeus, voimassa oleva Tieturva 1-kortti ja joka on osallistunut Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän kurssisuunnitelman mukaiselle EKL-peruskurssille, läpäissyt siihen liittyneen kokeen sekä suorittanut vaaditut erikoiskuljetusten seurannat (SPEK 2013). Lokakuusta 2013 alkaen palattiin toistaiseksi voimassa oleviin oikeuksiin, kun 70-vuoden ikäraja poistui EKL-oikeuden ehdoista. Vuonna 2013 loppuvuodesta myönnettiin ensimmäiset EKL-oikeudet yli 70-vuotiaille. (Rahkola 2013.) EKL-oikeuden voi uusia käymällä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajille suunnatun täydennyskurssin ennen EKL-oikeuden päättymistä (SPEK 2013). Vuonna 2013 järjestettiin kuusi EKL-peruskurssia, joihin osallistui yhteensä 57 henkilöä ja 29 EKL-täydennyskurssia, joihin osallistui yhteensä 250 henkilöä.

Koulutuksesta vastaa Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä kurssijohtaja, joka on saanut EKL-kouluttajaoikeuden. Voimassaolevia kouluttajaoikeuksia on 24 henkilöllä vuonna 2013. (Rahkola 2013.) EKL-oikeuksia haetaan kurssinjohtajan kautta. Suoritettuaan kurssin ja siihen liittyvän kokeen hyväksytysti, kurssilaisen tulee toimittaa kurssinjohtajalle kopiot vaadituista asiakirjoista sekä harjoittelutodistukset yhdeksän kuukauden sisällä viimeisestä kurssipäivästä lukien. (SPEK 2013.) Liikenteen turvallisuusvirasto päättää EKL-oikeuksista kurssinjohtajan esityksestä ja toimittaa oikeuden saaneille EKL-kortin (kuva 8) (Keski-Äijö 2013). Hyväksytysti suoritettua täydennyskurssin jälkeen haetaan EKL-oikeuden jatkamista vastaavalla tavalla kurssinjohtajan kautta (SPEK 2013).

EKL-koulutusohjelmasta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Koulutusohjelman suunnittelusta ja ylläpidosta sekä kokeiden pitämisestä huolehtii Liikenteen turvallisuusviraston koulutuskoordinaattori Suomen ammattiliikenneakatemia. EKL-rekisterin ylläpidon Liikenteen turvallisuusvirasto hankkii Suomen pelastusalan keskusjärjestöltä. (Rahkola 2013.)

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutuksesta ei ole tällä hetkellä laadittu minkäänlaista säädöstä, vaan tähän päivään asti on noudatettu lähinnä erilaisia ohjeistuksia (Simonen 2013). Tällä hetkellä noudatetaan Liikenneviraston aikaista ohjeistusta, joka on laadittu vuonna 2010 työryhmän toimesta ja jonka jälkeen alkoi uudenmallinen koulutustoiminta (Keski-Äijö 2013).

Ohjeen laatineeseen työryhmään ovat kuuluneet puheenjohtajana Anne Ranta-aho 2.10.2008 asti ja Maritta Polvinen 3.10.2008 alkaen sekä jäseninä Tiehallinnosta Reijo Hörkkö, Eeva Liisa Toivonoja ja Jenni Rautiainen 31.8.2008 asti ja Hannu Kangas Suomen erikoiskuljetusten liikenteenohjaajat SEKLI ry:stä sekä Vesa Roima Liikkuvasta poliisista. Konsulttina on toiminut Suomen ympäristöopisto SYKLI. (Liikennevirasto 2010d.)



Kuva 8 Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä EKL-kortti. Lähde: Jorma Keski-Äijö

5.1 EKL-peruskoulutus

EKL-peruskurssin kesto on neljä päivää, josta jokainen päivä kestää 7 tuntia. Kurssilaisilta vaaditaan täysipäiväistä läsnäoloa kurssilla, ainoastaan lääkärin todistuksella voi saada hyväksytyyn poissaolon kurssilta, mutta poissaolopäivät on suoritettava jollain toisella EKL-peruskurssilla. Kurssi toteutetaan ennalta laaditun kurssisuunnitelman mukaan. Peruskurssi järjestetään kahdessa osassa, molemmissa osioissa suoritetaan kaksi peräkkäistä päivää ja osioiden väli on yleensä enintään neljä viikkoa. Kurssin kahden osion välissä on aikaa suorittaa käytännön harjoittelua ja kerrata ensimmäisen osion aikana opittuja asioita. (Liikennevirasto 2010b.) Kurssilla jaetaan noin 170-sivuinen kurssikansio, jonka kurssilainen saa itselleen koulutuksen päätteeksi (Keski-Äijö 2013).

5.1.1 Koulutuksen tavoitteet

EKL-peruskurssin ensisijaisena tavoitteena on, että kurssin suorittanut henkilö saa liikenteenohjaustehtävissä vaadittavat perustiedot ja -taidot sekä pystyy soveltamaan niitä käytännössä ja osaa toimia työtehtävissään liikenneturvallisuuden vaatimista lähtökohdista. Peruskurssin tavoitteena on myös, että peruskurssin suorittanut henkilö tuntee keskeiset tiellä työskentelyn riskit, osaa käyttäytyä tarpeen vaatimalla tavalla liikenteen parissa ja tietää tiellä työskentelyn säännöt. Kurssin käytyään kurssilainen tietää liikenteenohjauksen peruseriaatteen ja työturvallisuuden yleiset periaatteet, tuntee erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan vastuut ja häntä koskevat säädökset, tuntee erikoiskuljetuslupakäytännön sekä lupaehdot ja osaa erikoiskuljetuskaluston merkinnät. (Liikennevirasto 2010b.)

5.1.2 Koulutuksen sisältö

Koulutuspäivien aiheet on jaettu neljälle päivälle (Taulukko 10). Ensimmäisen päivän aiheena ovat erikoiskuljetusten liikenteenohjauksen perusteet, toisen päivän aiheena erikoiskuljetusten liikenteenohjaus käytännössä, kolmantena päivänä opiskellaan millaisia erikoiskuljetukset ovat liikenteessä ja neljäntenä päivänä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan tarjoamat lisäpalvelut sekä pidetään kurssikoe. (Liikennevirasto 2010b.)

Taulukko 10 EKL-peruskurssin rakenne. Lähde: SKAL

EKL-peruskurssin rakenne	
1.päivä	2.päivä
Erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja	Erikoiskuljetusten merkinnät
Erikoiskuljetusten toimijoiden vastuut ja velvollisuudet	Liikenteenohjaajan varusteet ja varoitusauto
Liikenteenohjaajan käyttäytyminen ja ammattietiikka	Erikoiskuljetukseen valmistautuminen
Erikoiskuljetuslupa	Liikenteen ohjaaminen erikoiskuljetuksissa
Erikoiskuljetusten lainsäädäntö	Testi, palaute ja ohjeistus harjoittelua varten
3.päivä	4.päivä
Seurannat	Erikoiskuljetusten liikenteenohjaus
Liikkuva erikoiskuljetus ja liikenteenohjaaja	Kertausta ja tehtäviä
Toiminta erityiskohteessa	Palaute
Mitat, massat, kuormaus ja sidonta	EKL-oikeuden hankkiminen
Ulkomaiset kuljetukset, katsastus ja kytkennät	Kokeet
Valvonta	

5.1.3 Peruskurssin kurssikoe

Peruskurssin lopussa järjestetään kurssikoe, jonka läpäiseminen on yhdessä kurssille osallistumisen ja käytännön harjoittelun suorittamisen kanssa edellytys erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -oikeuden saavuttamiseksi. Kurssikoe jakautuu kahteen osaan: monivalinta- ja piirrostehtävään. Monivalintatehtävän kesto on 60 minuuttia ja piirrostehtävän 90 minuuttia. Kokeen hyväksytty suoritus edellyttää 120 kokonaispistettä tai enemmän sekä molempien osioiden hyväksymisen erikseen. (Liikennevirasto 2010b.)

Monivalintatehtävässä on 30 kysymystä, joissa jokaisessa neljä eri väittämää, joista jokaiseen täytyy vastata. Yhdestä kysymyksestä on mahdollista saada 4 pistettä. Monivalintatehtävän kokonaispistemäärä on 120 pistettä ja hyväksymisraja on 90 pistettä. Tehtävän tukena ei saa käyttää kurssimateriaalia. (Liikennevirasto 2010b.)

Kokeen toisessa osiossa on kolme piirros- ja selitystehtävää, joiden tavoitteena on selvittää, osaako kurssilainen soveltaa oppimaansa käytännössä. Tässä osiossa tehtävän tukena saa käyttää kurssimateriaalia. Ensimmäisestä ja toisesta tehtävästä, on molemmista mahdollisuus saada kymmenen pistettä ja kolmannesta tehtävästä on mahdollista saada 20 pistettä. Piirrostehtävän kokonaispistemäärä on 40 pistettä ja osion hyväksymisraja on 20 pistettä. (Liikennevirasto 2010b.)

5.1.4 Käytännön harjoittelu

Käytännön harjoitteluun vaadittavat seurannat voi opiskelija tai kurssinjohtaja järjestää ja seurannat voidaan toteuttaa yksilöllisenä seurantana tai kurssinjohtajan järjestämänä ryhmäseurantana. Kurssinjohtajan velvollisuus on tarvittaessa järjestää kaksi seurantamahdollisuutta, jotka voivat olla yksilöllisiä tai ryhmässä suoritettavia. Loput seurannat oppilaan tulee itse hankkia. (Liikennevirasto 2010b.)

Seurantakertoja tulee olla aina vähintään kolme ja seurattavaa matkaa tulee kertyä yhteensä vähintään 300 kilometriä. Useista lyhyistä matkoista koostuvista seurannoista ainakin yhden tulee olla vähintään 100 kilometriä. Ensimmäinen seurantajakso voi tapahtua aikaisintaan kolme kuukautta ennen kurssin alkua ja toinen kurssijaksojen välissä tai kaikki loput vasta kurssin jälkeen. Seurantajaksoista voidaan myös enintään kaksi ajoittaa kurssijaksojen välissä ja loput kurssin jälkeen tai kaikki kurssin jälkeen, kuitenkin yhdeksän kuukauden sisällä viimeisestä kurssipäivästä laskien. (Liikennevirasto 2010b.)

Käytännön harjoittelu tulee tapahtua kokeneen erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan ohjauksessa. Hän myös allekirjoittaa seurantatodistuksen ja vastaa siitä, että seuranta suoritetaan vaatimusten mukaisesti. Seurannaksi hyväksytään kuljetus, jossa ainakin yksi kuljetuksen minimimitoista täyttyy. Hyväksytyyn kuljetukseen täytyy olla vähintään yli 4 metriä leveä, yli 30 metriä pitkä tai yli 5 metriä korkea. (Liikennevirasto 2010b.)

Hyväksyttäväksi ei kelpaa liikenteen ohjauksen seuraaminen, jos kuljetuksen mitat eivät edellytä liikenteenohjaajan tai poliisin käyttämistä. Seurannat on suoritettava ja todistukset esitettävä kurssinjohtajalle yhdeksän kuukauden kuluessa kurssista, ellei myöhempään ajankohtaan ole painavaa syytä. (Liikennevirasto 2010b.)

5.2 EKL-täydenniskoulutus

EKL-täydennyskurssin lähtökohtana on ylläpitää peruskurssilla ja työssä opittuja tietoja ja taitoja. Täydenniskoulutuksen avulla varmistetaan erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien pätevyys ja tätä kautta varmistetaan liikenneturvallisuutta, erikoiskuljetusten ja muun liikenteen sujumista sekä tiellä olevien varusteiden säilymistä vahingoittumattomana. (Liikennevirasto 2010c.)

Täydenniskoulutukseen osallistuminen edellyttää voimassa olevaa EKL-oikeutta. Täydenniskoulutukseen osallistuvalla tulee myös olla voimassa oleva Tieturva 1-kortti ja vähintään C1-luokan ajo-oikeus. Täydenniskoulutus on kestoltaan yhden työpäivän eli seitsemän tunnin mittainen ja siihen sisältyy kurssikoe. (Liikennevirasto 2010c.) Täydennyskurssilla ei ole käytännön harjoittelua (JAKK 2013). Kurssilla jaetaan noin 40-sivuinen kurssikansio, jonka saa itselleen koulutuksen päätteeksi (Keski-Äijö 2013).

Täydennyskoulutuksen hyväksytyt suorittaminen on edellytyksenä EKL-oikeuden ylläpitoon. Täydennyskoulutus on suoritettava viiden vuoden sisällä EKL-peruskurssin tai edellisen täydennyskoulutuksen suorittamisesta. Mikäli koulutusten välissä on yli viisi vuotta, ei täydennyskoulutuksella voi uusia EKL-oikeutta, vaan peruskurssi täytyy käydä uudelleen. Täydennyskoulutus sisältää EKL-peruskurssin sisältöjen kertausta ja ajankohdaisia alalla tapahtuvia muutosten läpikäyntiä. (Liikennevirasto 2010c.)

Täydennyskoulutuksen sisältö koostuu kuudesta osa-alueesta sekä kurssikokeesta (taulukko 11). Täydennyskoulutuksen koe on kestoltaan 30 minuuttia ja siihen sisältyy kymmenen monivalintakysymystä erikoiskuljetusten liikenteenohjaukseen liittyen. Jokaisessa kysymyksessä on neljä eri väittämää, joista jokaiseen täytyy vastata. Jokaisesta vastauksesta saa yhden pisteen ja näin ollen kokeen kokonaispistemäärä on 40 pistettä. Täydennyskoulutuksen hyväksytyt suoritus edellyttää koulutukseen osallistumisen lisäksi vähintään 30 pistettä kokeesta. (JAKK 2013.)

Taulukko 11 EKL-täydennyskurssin rakenne. Lähde: JAKK

EKL-täydennyskurssin rakenne
Lainsäädäntö ja muutokset
Lupaehdot
Kuljetusten merkinnät
Liikenteenohjaajan tehtävät ja vastuut
Toiminta tien päällä
Varoitusauto ja liikenteenohjaajan varusteet
Koe

5.3 EKL-kouluttajakoulutus

EKL-kouluttajakoulutuksen lähtökohtana on varmistaa EKL-peruskurssin ja EKL-täydennyskurssin koulutuksen samankaltaisuus kouluttajasta riippumatta ja varmistaa kouluttajien pätevyys. Kouluttajakoulutuksen lähtökohtana on myös EKL-koulutusten laadun parantaminen ja tätä kautta varmistaa liikenneturvallisuutta sekä erikoiskuljetusten ja muun tieliikenteen sujumista. (Liikennevirasto 2010a.)

Kouluttajakoulutuksen tavoitteena on, että erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien kouluttaja tiedostaa erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakoulutuksen tarkoituksen, ymmärtää peruskurssin ja täydennyskurssin kurssisuunnitelmissa esitetyt asiat sekä pystyy arvioimaan ja kehittämään omaa osaamistaan. Koulutuksen tavoitteena on myös, että kouluttaja tuntee Liikenteen turvallisuusviraston käytännöt ja muut erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja kurssien järjestämiseen ja hallinnointiin liittyvät asiat. (Liikennevirasto 2010a.)

Kouluttajakoulutuksen hyväksytyt suorituksen vaatimuksena on, että henkilöllä on vankkaa kokemusta erikoiskuljetuksista ja henkilö on suorittanut erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakoulutuksen hyväksytysti sekä on toi-

minut aktiivisesti kuljetusalan kouluttajana. Koulutukseen osallistuvan henkilön tulee edustaa koulutusorganisaatiota, jossa hän koulutuksen hyväksytyin suorituksen jälkeen voi toimia erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -peruskurssin sekä täydennyskurssin kurssinjohtajana. (Liikennevirasto 2010a.)

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää EKL-kouluttajaoikeuden viiden vuoden ajaksi. Kouluttajaoikeuden voi uusia osallistumalla kouluttajien täydennyskoulutustilaisuuksiin ennen määräajan päättymistä. Osallistumalla täydennyskoulutukseen kurssinjohtaja ylläpitää myös omaa EKL-oikeuttaan. (Liikennevirasto 2010a.)

5.3.1 Koulutuksen sisältö

Kouluttajakurssi on jaettu kahteen eri osioon (taulukko 12). Kouluttajakurssin ensimmäinen osio sisältää EKL-kurssien hallintoihin ja järjestämiseen liittyvät asiat sekä kurssisuunnitelmien esittelyn. Siinä perehdytään myös peruskurssin käytännön harjoittelujen järjestämiseen, suoritusten rekisteröintiin, palautteen keräämiseen sekä muihin kurssinjohtajan tehtäviin. Ensimmäisen osion yhteydessä pidetään kouluttajakurssin koe, jonka suorittaminen hyväksytysti on edellytys kurssinjohtajaoikeuden saamiselle. (Liikennevirasto 2010a.)

Toisessa osiossa käydään läpi tarkemmin EKL-kurssien kurssikansiot, luento- ja kouluttajien materiaaleja sekä luentojen ja harjoitustehtävien oppimistavoitteita ja opetusmenetelmiä. Kouluttajakurssi on kestoltaan kahden työpäivän eli yhteensä 14 tunnin pituinen ja siihen sisältyy ennakkotehtävä ja koe. (Liikennevirasto 2010a.)

Taulukko 12 EKL-kouluttajakurssin rakenne. Lähde: Liikennevirasto

EKL-kouluttajakurssin rakenne	
1.osio	2.osio
EKL-kurssinjohtajan tehtävät ja työprosessi	Peruskurssin tarkoitus, tavoite ja koulutustavat
Kouluttajaoikeus	Peruskurssin kurssisuunnitelma
EKL-peruskurssin järjestämiseen ja hallintoihin liittyvät asiat	Koulutuskansio ja luentomateriaali sekä kouluttajan materiaali
EKL-täydennyskurssin järjestämiseen ja hallintoihin liittyvät asiat	Peruskurssilla suoritettavat tehtävät, harjoitukset ja koe
	Peruskurssin opetusmenetelmät

5.3.2 Kouluttajakoulutuksen koe

Kouluttajakoulutuksen koe on kestoltaan 45 minuuttia ja siihen liittyy viisi avointa kysymystä erikoiskuljetusten liikenteenohjauksesta. Yhdestä kysymyksestä on mahdollista saada kuusi pistettä. Kokeen kokonaispistemäärä on 30 pistettä. Tämän lisäksi ennakkotehtävästä on mahdollisuus saada kolme lisäpistettä, joten kokonaispistemäärä kokeesta on 33 pistettä. Kouluttajakoulutuksen hyväksyty suoritus edellyttää koulutukseen osallistumisen lisäksi yhteensä vähintään 25 pistettä kokeesta. (Liikennevirasto 2010a.)

5.4 EKL-kouluttajien täydennyskoulutus

Kouluttajien täydennyskursseja järjestetään tarvittaessa, jos EKL-kurssien sisällöt uudistuvat merkittävästi tai säädöksissä tapahtuu merkittäviä muutoksia. Koulutuskoordinaattori on velvollinen tekemään ilmoituksen täydennyskurssista kouluttajarekisterin ylläpitäjälle viimeistään kaksi kuukautta ennen kurssin alkua. Täydennyskoulutuksesta koordinaattori ilmoittaa myös suoraan koulutusosastoille omaaville tahoille. Kouluttajien täydennyskurssit toteutetaan ennalta laaditun kurssisuunnitelman mukaisesti. Koulutuskoordinaattori laatii ja Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kurssisuunnitelman. (Liikennevirasto 2010a.)

Täydennyskoulutus voi tapahtua myös etäopetuksen muodossa. Täydennyskurssiin voi liittyä lyhyt koe, jonka läpäiseminen on yhdessä kurssin seuraamisen kanssa edellytys kurssista suoriutumiselle. Koulutuskoordinaattori vastaa siitä, että täydennyskurssin ja siihen liittyvän kokeen hyväksytyt suorittaminen rekisteröidään kouluttajarekisteriin rekisterin ylläpitäjän antamien ohjeiden mukaan. (Liikennevirasto 2010a.)

5.5 Haastattelujen henkilöiden mielipiteistä johdetut kehittämistarpeet

Kehittämistarpeet on laadittu yhteenvedona haastatteluissa ilmenneistä mielipiteistä; näin ollen haastateltavien on mahdollista pysyä nimettöminä. Työn tekijä tiedusteli sekä sähköpostin saatekirjeessä että mahdollisten henkilökohtaisten haastattelujen yhteydessä lupaa julkaista mielipiteitä koulutustoiminnan nykytilasta haastateltavan omalla nimellään. Osa haastatelluista antoi mielipiteensä julkiseksi, mutta osa ei ottanut kantaa kysymykseen, joten työn tekijä laati yksityisyyden suojaamiseksi vastauksista yhteenvedon.

5.5.1 Koulutustoiminta yleisesti

Haastattelujen perusteella koulutuksen nykytilaa pidetään pääosin toimivana, mutta sen uskotaan myös paranevan tulevaisuudessa; vuoden 2013 koulutustoiminta on huomattavasti kehittyneempi ja parempi verrattuna aikaisempiin vuosiin. Liikenteen turvallisuusvirastosta saa riittävästi informaatiota ajankohtaisista asioista koulutuksen näkökulmasta. Vastuuta ja koulutuspäiviä on ajan myötä lisätty, mutta koulutettavia on verrattain vähän taloudellisesta tilanteesta johtuen, eikä kurssien ylitarjonta ainakaan paranna tilannetta. Ongelmana koettiin muun muassa koulutuksen liiallinen ulkoistaminen ja monen eri toimijan hajautettu kokonaisuus.

Haastateltavat nostivat esiin myös huolen, miten tulevaisuudessa menetellään, kun alkuvuonna 2014 sopimukset Liikenteen turvallisuusviraston palveluntuottajan Suomen pelastusalan keskusjärjestön ja koulutuskoordinaattorina toimivan Suomen ammattiliikenneakatemia kanssa loppuvat. Huolta herätti erityisesti mahdollisen uuden koulutuskoordinaattorin tietämys erikoiskuljetusten liikenteenohjaukseen liittyvistä asioista, sillä oppilaat voivat esimerkiksi esittää erilaisia kysymyksiä koulutuskoordinaattorille ennen koetta alaan liittyen. Haasteena on myös tutkintojen vastaan-

otto ja kyseisen alan tuntemus mahdolliselta uudelta koulutuskoordinaattorilta, koska heidän täytyy myös arvioida peruskurssin kokeessa vapaamuotoisia tekstiä sisältäviä vastauksia piirrostehtävässä. Tämäntasoisessa kokeessa pitää kuitenkin olla riittävä kattava avoin osio, jossa oppilas joutuu kirjoittamaan ja piirtämään tehtäviin, josta selviää oppilaan todellinen osaaminen.

5.5.2 Kurssimateriaalit

Kurssisisältöä päivitetään ajantasaisesti lainsäädännön muuttuessa ja materiaali koetaan tällä hetkellä kokonaisuutena arvostellen hyväksi. Kouluttajien tehtäviin kuuluu teettää tai kopioida itse materiaali, joka on haastattelujen mukaan mennyt parempaan suuntaan etenkin materiaalin määrän osalta. Ennen kansiossa oli paljon materiaalia liikennemerkeistä lähtien, mutta tämän hetkisestä materiaalista on myös poistettu monia olennaisia asioita; toisaalta peruskurssin materiaalista löytyy myös päällekkäisyyksiä, josta on tullut myös kurssilaisilta palautetta.

5.5.3 Kurssijohtajat

Kurssijohtajilla on paljon erilaisia tehtäviä (liite 9), jotka ovat tulleet uudenmallisen koulutustoiminnan myötä; tehtävien määrä ja vastuu koettiin haastatteluissa suurena, sillä niihin kuuluu esimerkiksi lähettää kurssilaisille tiedot kokeen tuloksista, sovittelua ajankohtaa mahdollisista uusintakokeista ja tehdä kurssilaisista paperillinen esitys Liikenteen turvallisuusvirastoon, jonka joutuu toisinaan tekemään yksi henkilö kerrallaan vaja-vaisten seurantojen tai kokeen suorituksen vuoksi. Lisäksi kouluttajan velvollisuudeksi järjestettävässä harjoittelun seurannassa puuttuu kurssilaiselta itseltään omatoimisuuden tahto.

Haastatteluissa nostettiin esille myös EKL-kortin toimitusaika; kurssilaisilla on useimmiten tarve saada EKL-oikeus nopeastikin, mutta voi joutua odottamaan päätöstä 1-2 viikkoa postitse. Rekisteröinnin jälkeen kurssilainen joutuu odottamaan vielä 1-2 viikkoa kortin saapumisesta riippuen viikonpäivästä, milloin rekisteröinti tapahtuu. Tällä hetkellä kortit lähetetään suoraan Liikenteen turvallisuusvirastoon, josta kortti ja päätös postitetaan suoraan asianomaiselle, mistä seuraten on päästy nopeampaan päätöksen ja kortin postitukseen kurssilaiselle.

Haastatteluissa tuotiin selvästi esille alan olevan erittäin poikkeuksellinen muihin aloihin verrattuna ja peräänkuulutettiin kouluttajan kokonaistuntemusta alasta, sillä käytännönläheisyys tuo koulutukseen laadukkuutta; lisäksi tällä hetkellä oikeuksia koetaan myönnettävän liian helpoin perustein.

6 KEHITYSEHDOTUKSET KOULUTUSTOIMINNALLE

Kehitysehdotukset on laadittu yhteenvedona haastatteluissa ilmenneistä mielipiteistä sekä työn tekijän omista kehitysehdotuksista; näin ollen haastateltavien on mahdollista pysyä nimettöminä. Työn tekijä tiedusteli sekä sähköpostin saatekirjeessä, että mahdollisten henkilökohtaisten haastattelujen yhteydessä lupaa julkaista mielipiteitä kehitysehdotuksista haastateltavan omalla nimellään. Osa haastatelluista antoi mielipiteensä julkiseksi, mutta osa ei ottanut kantaa kysymykseen, joten työntekijä laati yksityisyyden suojaamiseksi vastauksista yhteenvedon ja yhdisti omat kehitysehdotukset yhteenvedoon.

6.1 Koulutustoiminta

Tulevaisuudessa olisi hyvä pitää Liikenteen turvallisuusviraston ja kouluttajien välisiä säännöllisiä kehitys- ja yhteenvetopalavereja koulutustoiminnan kehittämiseksi; tämä auttaisi molempia osapuolia pysymään ajan tasalla koulutusten kehitystarpeista. Palaverit voisi pitää lähtökohtaisesti esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston järjestämänä.

Kurssimateriaalin voisi tulevaisuudessa laatia henkilöt, jotka ovat olleet paljon tekemisissä erikoiskuljetusten parissa kuten esimerkiksi Suomen erikoiskuljetusten liikenteenohjaajat SEKLI ry:n jäsenet. Materiaalin suhteen olisi hyvä miettiä informaation olennaisuutta ja tarvitseeko jatkossa peruskurssin materiaalissa olla niin paljon tietoa esimerkiksi kytkentäkatsauksista kuin siinä on tällä hetkellä.

Ohjeessa kouluttajalta on edellytetty taustaorganisaatiota, jota ei ole tarvinnut aikaisemmin Tiehallinnossa, Liikennevirastossa tai Liikenteen turvallisuusvirastossa hyväksyttävä. Perusteltua olisi myöntää koulutus oikeudet organisaatiolle, jonka pitäisi hankkia hyväksytyt vastuukouluttaja ja mahdolliset asiantuntijakouluttajat. Vastuukouluttaja olisi vastuussa asiantuntijoiden pätevyydestä, joilta ei edellytettäisi EKL- kouluttajaoikeutta.

6.2 EKL-rekisteri

Suomen pelastusalan keskusjärjestö ylläpitää EKL-rekisteriä ja heiltä tilataan EKL-kortit. Liikenteen turvallisuusviraston pitäisi hallinnoida tulevaisuudessa EKL-rekisteriä ja ulkoistaa korttien valmistus. Tällä tavoin pystytään nopeampaan palveluun kurssilaisten päätösten sekä korttien toimituksen kanssa. Korttien vanhenemisesta voisi lähteä kuusi kuukautta aiemmin kirje asianosaiselle, jona aikana hän ehtii suorittamaan tieturvakurssin ja EKL-täydennyskurssin.

6.3 Kortit

Tieturva 1:en omistus on pakollinen saadakseen EKL-oikeuden. Tällä hetkellä osalla kurssilaisista EKL-oikeuden saaminen saattaa kestää, koska heillä on jäänyt tieturva 1 suorittamatta. Perus- ja täydennyskurssille osallistumisvaatimukseen saisi lisätä tieturva 1:en omistamisen jo siinä vai-

heessa, kun osallistuu kurssille. EKL-koulutuksen tarjontalistalle voisi myös merkitä kurssin kohdalle, missä järjestetään lähin tieturvakurssi. Tulevaisuutta ajatellen voisi lisäksi miettiä, kannattaisiko tieturvamerkintää ja EKL-merkintää liittää esimerkiksi ammattipätevyyskorttiin.

6.4 Kurssi-ilmoittautuminen

Kurssilista löytyy tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusviraston palveluntuottajan Suomen pelastusalan keskusjärjestön internetsivuilta ja kurssille ilmoittautuminen tapahtuu sähköpostilla tai puhelimitse. Kurssilistan yhteyteen voisi kehittää jokaisen koulutuksen alle ilmoittautumislomakkeen, johon tulisi kurssilaisen yhteystiedot sekä peruskurssin liitteiksi kopio ajokortista ja tieturvakortista sekä täydennyskurssille edellisten lisäksi liitteeksi kopio voimassa olevasta EKL-kortista. Tämä jouduttaisi kouluttajien työtä kurssin aikana, kun heidän ei tarvitsisi lähteä skannaamaan kurssilaisien kortteja kurssipäivän aikana.

6.5 EKL-peruskoulutus

Oppilaille tulisi järjestää peruskoulutuksessa jonkin suuren kaupungin reitiselvitys, jonka jokainen tekisi yksilötyönä osana kurssiohjelmaa. Reitiselvitys edistäisi oppilaita itsenäiseen mietintään, mikä auttaa käytännön työssä tulevaisuudessa.

Peruskoulutuksen kesto on neljä päivää, mutta koulutuksen suhteen ohjelman saa sisällytettyä kolmeen päivään, jolloin neljännen koulutuspäivän aamuna vain kerrattaisiin opittuja asioita ja tehtäisiin loppukoe. Tämä helpottaisi sitä, ettei koulutuksen viimeisenä päivänä tule enää uutta tietoa, vaan kurssilainen voi keskittyä vanhan asian kertaamiseen ja loppukokeeseen.

Peruskurssin materiaali täytyisi käydä läpi huolellisesti alan asiantuntijoiden kanssa. Peruskurssin sisällössä on päällekkäisyyksiä ja niistä on tullut palautetta myös oppilailta. Kurssimateriaalissa oleva liikenteenohjaajan ammattietiikka-osio olisi helposti sisällytettävissä muihin osioihin. Peruskurssin materiaali täytyisi kaikkien kouluttajien tulostaa kurssikansioihin värillisenä, koska kurssimateriaalissa on tärkeitä erikoiskuljetusten merkintään liittyviä tehtäviä. Tehtävissä täytyy piirtää erikoiskuljetukseen oikeanlaiset merkinnät, jotka ovat alkuperäisessä materiaalissa valkoisia, punaisia ja keltaisia, mutta värittömänä tulostettaessa harmaita ja mustia.

Poliisi käy pitämässä poliisin luennon yhtenä neljästä päivästä, joka ei tällä hetkellä kestä koko päivää; poliisin luennosta saa erilaisia näkökantoja erikoiskuljetuksista erityisesti liikenteenvalvonnan kannalta. Poliisin luento olisi mahdollista toteuttaa nykyteknologialla videokuvana. Tässä tapauksessa poliisin luentomateriaali tehtäisiin tiiviiksi paketiksi, jonka yksi valtakunnan poliisi kuvaa ja samaa materiaalia käytettäisiin joka EKL-peruskurssilla Suomessa. Videoitavalla poliisilla tulisi olla kaikista laajin kokemus Suomessa erikoiskuljetusten osalta. Video katsottaisiin sopivana ajankohtana koulutuksen aikana ja sitä uusittaisiin tietyin väliajoin. Video

voitaisiin esittää esimerkiksi kurssin toisena päivänä, jonka jälkeen kouluttaja keräisi kurssilaisilta mahdolliset lisäkysymykset, jotka lähetettäisiin videossa esiintyvälle poliisille, joka vastaisi ennen kolmatta kurssipäivää kysymyksiin, jolloin kysymykset vastauksineen käytäisiin läpi yhteisesti.

Peruskurssilla tehdään tällä hetkellä liikenteenohjausharjoitus, joka voi olla erilainen kaikilla kouluttajilla. Esimerkiksi Helsingissä järjestettävässä koulutuksessa on tarkoituksena viedä korkeakuljetus Helsingin Vuosaaresta Lappeenrantaan. Harjoituksessa edetään risteys kerrallaan valokuvien mukaan, joissa täytyy miettiä kulkureitti, varoitusautojen sijainnit ja liikenteenohjaajien paikat. Harjoituksena tämä on kurssilla erittäin hyvä, mutta tämän pystyisi toteuttamaan monipuolisemmin; harjoitustyön sisällön voisi tulevaisuudessa rakentaa kolmiulotteisena mallinnuksena, jossa kurssilainen pääsisi kunnolla sisään tulevaan tehtäväänsä, toisin kuin pelkillä valokuvilla. Kerralla rakennettu, hyvä ja laaja visuaalinen harjoitustyö palvelisi koulutusta kouluttajien ja kurssilaisten näkökulmasta.

Peruskurssilla kouluttajat saavat tehdä kurssilaisille ennakkotehtävät, joita on aikaa tehdä koulutuksen ensimmäisen ja toisen osion välissä. Nämä ovat erittäin hyväksi todettuja ja ennakkotehtävät auttavat kurssilaisia myös kokeen läpäisyssä. Peruskurssilla on esittelyssä liikenteenohjaajan varoitusauto, mutta se olisi hyvä näyttää kurssilaisille jo ensimmäisten koulutuspäivien aikana ennen kuin menevät seurantajaksoja suorittamaan. Peruskoulutuksen ohjelman sisältöön voisi sisällyttää parityöt tai vaihtoehtoisesti ryhmätyöt kurssille. Edellä mainittuja käytäntöjä voisi harkita jatkossa pakollisiksi vähintäänkin kurssilaisten tasapuolisen kohtelun vuoksi.

Peruskurssin osallistujamäärä on vähentynyt viime vuosien aikana, sillä koulutus pyörii pienissä piireissä. EKL-koulutuksen mainostamista lisäämällä saadaan alalle lisää potentiaalisia henkilöitä; EKL-koulutusta kannattaisi lähteä aktiivisesti mainostamaan erilaisille kuljetus- ja logistiikkamessuille, jossa kuljetusalalla vaikuttavat ihmiset liikkuvat. Monelle koulutus on täysin vieras, joten mahdollisuudet kasvattaa EKL-koulutuksen volyymia löytyvät erilaisista tapahtumista.

6.6 Käytännön harjoittelu

Seurannoissa on ollut epäilyksiä väärennetyistä seurantajaksojen todistuksista. Seurantojen ensisijainen vastuu tulisi laittaa kurssilaiselle, mutta ilmoitusvelvollisuus opettajalle ennen seurannan suorittamista, tällä tavalla voitaisiin ehkäistä seurantojen vilpillistä toimintaa. Seurantalomakkeeseen tulisi lisäksi harkita tarkennuksia sen oikeellisuuden varmistamiseksi.

Kurssilaisten seurantajaksoissa ei saisi hyväksyä alle 50 kilometrin matkoja, koska harjoittelija pääsee työn tuntumaan pidemmällä reiteillä. Tulevaisuudessa kannattaisi harkita vähintään kahta yli 100 kilometrin seurantaa ja vähintään yhtä yli 50 kilometrin seurantaa, joihin sisältyisi sekä leveä kuljetus että pitkä- tai korkea kuljetus. Lisäksi vähintään kaksi seurantaa tulisi suorittaa yöaikaan.

Seurantajaksoille voisi määrittää jokaiseen maakuntaan luotettavat EKL-ohjaajat, jotka ainoana Suomessa pystyisivät vastaanottamaan oppilaita seurantoihin mukaan. Kurssikansioon lisättäisiin maakunnittain seurantajaksoja vastaanottavien EKL-ohjaajien yhteystiedot, joihin kurssilaiset voisivat ottaa yhteyttä ja sopia seurantajaksoista. Lisäksi kurssilaisille voisi laittaa tehtäväksi kirjoittaa pienimuotoinen, noin 1-2 sivun raportointi jokaisesta seurannasta erikseen. Raporttiin voisi myös lisätä kuvia matkan varrelta sekä kuljetettavasta erikoiskuljetuksesta lähtöpaikalta. Seurantatodistus palautettaisiin raportin kera kouluttajalle. Teknologian kehittyessä seurantoja pystyttäisiin varmasti seuraamaan myös sirullisilla korteilla paikannusmenetelmien avulla.

6.7 EKL-täydennyskoulutus

Täydennyskurssi on erittäin tiivis ja hyvä kokonaisuus. Täydennyskurssille voisi laittaa pakolliseksi ennakkotehtävät, jotka kouluttaja lähettää kurssille ilmoittautuneille ennen kurssille osallistumista ja nämä tehtävät käy-täisiin kurssilla läpi. Kurssilainen pystyisi herättelemään vanhaa muistitietoutta ennen osallistumista täydennyskurssille.

Täydennyskurssista ei saa jatkokoulutuspäivää kuljettajan ammattipäte-vyyteen. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan työ tehdään tienpäällä ja ol-laan kuljetusten kanssa hyvin paljon tekemisissä. Tähän voisi harkita muu-tosta tulevaisuudessa, koska se voisi lisätä myös EKL-ohjaajien määrää täydennyskursseilla jonkin verran.

Täydennyskurssille voisi tulevaisuudessa kaavalla etäopetusta. Koulutus käytäisiin erilaisia ohjelmistoja ja webkameroita apuna käyttäen kotiko-neelta. Toisaalta tähän voisi myös suunnitella valmista videointia, jonka kouluttaja kuvaisi etukäteen ja kurssilaiset katsoisivat sen sovittuna päivä-nä, jonka jälkeen suorittavat sähköisesti kokeen kotonaan. Kokeeseen täy-tyisi tehdä mahdollisimman soveltavat kysymykset, koska heillä on mate-riaali käytössään. Tietenkin kokeessa olisi aikarajoitus, joten kysymyksiin ei ehtisi etsimään vastauksia materiaalista, joka jaettaisiin sähköisesti en-nen kurssipäivää.

6.8 Kouluttajat

Kouluttajan roolin pystyisi tulevaisuudessa hoitamaan huomattavasti yk-sinkertaisemmin, mitä se on tällä hetkellä. Kouluttaja laatisi aluksi kurssi-ilmoituksen, valmistaisi tai kopioisi materiaalin ja järjestäisi kurssilaisille koulutuksen. Kokeen voisi pitää koulutuskoordinaattori ja kurssin jälkeen kouluttaja lähettäisi tiedon kokeen tuloksista kurssilaisille sekä yhteenve-tolistan koulutuksen suorittaneista henkilöistä yhteystietojen ja henkilö-tunnuksen alkuosan kera Liikenteen turvallisuusvirastoon. Tämän jälkeen lähetettäisiin ilmoitukset seurantojen suorittaneiden henkilöiden yhteystie-dot, ilman henkilötunnusta sähköpostitse Liikenteen turvallisuusvirastoon. Toisena vaihtoehtona tähän olisi rakentaa suojattu järjestelmä sähköiseen verkkoon, jossa voisi lähettää myös henkilötunnuksia kokonaisena. Lo-

puksi tehtäisiin korttitilaus Liikenteen turvallisuusvirastosta ja lähetettäisiin kortti ja päätös EKL-oikeudesta suoraan asianosaiselle.

Jokainen EKL-kouluttaja tulisi ohjeistaa samalle linjalle, jonka seurauksena myös kaikki oppilaat olisivat samalla viivalla. Kouluttajien ammattitaitoa tasoa pitäisi tulevaisuudessa ylläpitää ja kouluttajille olisi kannattavaa järjestää säännöllisiä kouluttajien tietopäiviä, sillä kouluttajien täytyy saada ajantasainen tieto muuttuvista säädöksistä.

6.9 Vaatimukset EKL-oikeudesta

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan pitäisi olla nuhteeton ja hänellä ei saisi olla toistuvia liikenne rikkomuksia; ohjaajan ei ole soveliasta ohjata liikenteessä muita, jos itse on liikennesäännöistä piittaamaton. EKL-oikeutta ei saisi tulevaisuudessa olla henkilöllä, jonka virkatehtäviin kuuluu oikeus valvoa erikoiskuljetuksiin liittyvää ja EKL-ohjaajien työtä. Näihin kuuluvat poliisit, erikoiskuljetuslupien myöntäjät ja Liikenteen turvallisuusvirasto, sillä heillä on myöntämänsä erikoiskuljetusluvan ja EKL-oikeuden ehtoja ja noudattamista varten oikeus valvoa kyseistä työtä.

Tulevaisuudessa pitäisi kehittää seurantajärjestelmä, jolla voitaisiin seurata, miten kukin on viimeisten vuosien aikana erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien tehtäviä suorittanut. Seurantajärjestelmällä pystyttäisiin seuraamaan erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien käytännön kokemusta ja liikenteenohjauksen sääntöjä. Kokeneilla ja usein töitä alalla tekeville erikoiskuljetusten liikenteenohjaajilla voisi olla tulevaisuudessa harvemmin EKL-oikeuden uusiminen täydennyskursilla kuin harrastelijoilla.

EKL-koulutukseen hakeutuvalla henkilöllä pitäisi jatkossa vaatia CE-luokan ajo-oikeutta. Yleisesti ottaen erikoiskuljetuksia ei kuljeteta montaakaan pelkällä kuorma-autolla ja tästä syystä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajalla tulisi olla ajatusta siitä miten yhdistelmäajoneuvo käyttäytyy.

6.10 Koulutusalue

Teknologian kehittymisen myötä pystyttäisiin sähköiseen verkkoon rakentamaan suojattu Liikenteen turvallisuusviraston hallinnoima koulutusalue. Koulutusalueesta hyötyisivät kurssilaiset, seurantajaksojen ohjaajat, kouluttajat sekä Liikenteen turvallisuusvirasto. Koulutusalueesta tulisi nopeuttamaan ja helpottamaan koko koulutustoimintaa. Koulutusalueen käyttö vaatii koulutusorganisaatiolta luokkatilan, jossa on käytössä tietokoneet jokaiselle opiskelijalle, vähintään loppukokeen ajaksi, mutta mahdollisesti koko kurssin ajalle.

Oppilaan ilmoittautuessa kurssille, järjestelmä lähettää oppilaalle sähköisesti tunnuksen ja salasanan oikealle kurssille. Oppilas pystyy tutustumaan oppimateriaaleihin koulutusalueella ja palauttamaan oikeaan palautuslaatikkoon skannatut kopiot ajokortistaan, tieturvakortistaan sekä täydennyskursilla voimassaolevasta EKL-kortista jo ennen kurssin alkamista. Pa-

lautetuista korteista tulisi tieto kouluttajan sähköpostiin, jonka jälkeen hän kävisi ne tarkastamassa ja laittamassa oppilaan kohdalle rastin ruutuun hyväksytysti palautetuista korteista. Ennalta laaditut ennakkotehtävät kurseille olisivat myös oppimisalustalla valmiina monivalintakysymyksiinä ja järjestelmä korjaisi ne itsestään sekä näyttäisi oppilaalle ennakkotehtävien tulokset ja oikeat vastaukset.

Kurssimateriaaleja olisi helppo päivittää ja siirtää ajantasaiset materiaalit koulutuslustralle. Kouluttajien laatiessa itse oppimateriaalinsa, pystyisi Liikenteen turvallisuusvirasto tarkkailemaan järjestelmästä kouluttajien laatimaa materiaalia. Oppilaiden materiaaleihin voisi laittaa kopiointisuojan, mutta kurssilaisten täytyisi päästä muokkaamaan omia luentomateriaalejaan kurssilla tulleiden muistiinpanojen merkitsemiseksi ja tämä vaatisi koko kurssin ajaksi tietokoneita käyttöön. Tällä tavoin kurssikansio jäisi pois käytöstä ja oppilaat pystyisivät vapaa-ajalla kertaamaan asioita koulutuslustralta kotikoneeltaan. Oppilaat pystyisivät kotona myös siirtämään erikoiskuljetusten merkintöjä kurssimateriaalissa, kun tällä hetkellä pelkästään kouluttaja pystyy siihen.

Maakunnittain mahdollisesti päätetyt seurantojen vastaanottajien yhteystiedot löytyisivät koulutuslustralta, joihin oppilas pystyisi ottamaan yhteyttä seurantojen suorittamisesta. Seurantojen vastaanottajilla olisi pääsy tiettyyn osaan järjestelmää, josta vain he voisivat täyttää seurantojen suorittamisen todistuksia ja lähettämään ne oikealle kouluttajalle. Kouluttajalle tulisi tieto aina palautuksen yhteydessä sähköpostiin, jonka jälkeen hän kävisi tarkistamassa kaavakkeen ja laittamassa rastin ruutuun koulutuslustralle seurantajakson suorittamisesta oikean henkilön seurantatietoihin.

Liikenteen turvallisuusvirasto pystyisi ennakkoon laatimaan ja laittamaan kurssikokeet koulutuslustoille, joita ei oppilas eikä kouluttaja saisi avattua. Kurssikokeisiin laitettaisiin ajastus, jolloin ne aukeaisivat ennakkoon sovittuun aikaan tiettyinä päivinä. Kurssinjohtaja opastaisi oppilaat ennen kokeen alkua sen käytännön asioista, jolloin koulutuskoordinaattorin osuus jäisi pois. Kurssikokeet järjestettäisiin kokonaan monivalintakysymyksiä, jolloin järjestelmä tarkistaisi itse oppilaan koe menestyksen ja näyttäisi sen samalla opiskelijalle, jolloin hän voisi saman tien sopia uusintakoemahdollisuuksista, eikä tarvitsisi odottaa tietoa kokeen läpäisystä mahdollisesti jopa viikkoa. Vaihtoehtoisesti myös piirrostehtävät olisivat mahdollisia, mutta koe täytyisi rakentaa siten, että järjestelmä tunnistaisi esimerkiksi varoitusautojen ja liikenteenohjaajien paikat oppilaan niitä siirrellessä mielestään oikeille paikoille. Kokeen suorituksesta menisi rasti ruutuun oppilaan tietoihin koulutuslustralle.

Koulutuslustralle voisi tehdä koulutuksessa olevien keskustelualueen, jolloin oppilaat pystyisivät vapaa-ajallaan kysymään kysymyksiä tai esittämään ehdotuksia toisille kurssilaisille tai kurssinjohtajalle. Palautteet pystyttäisiin myös antamaan koulutuslustralle jokaisesta koulutuspäivästä. Viimeisen päivän palautteeseen voisi laittaa rastin, mikäli haluaisi muistutuskirjeen vanhenevasta EKL-oikeudesta. Kouluttajien kuvatessa tietyin väliajoin koulutuspäivät, pystyisivät he lisäämään videoinnit koulutusl-

talle ja oppilas voisi katsoa ne kotonaan, mikäli haluaisi kerrata opittuja asioita, sillä ensimmäisen osion kurssipäivistä saattaa olla jopa 3-4 viikkoa aikaa.

Oppilaan palautettua kaikki tarpeelliset dokumentit, suoritettua seurannat ja kurssikokeen hyväksytysti sekä annettua palautteet kurssista, tulisi tieto kurssijohtajan sähköpostiin, joka pystyisi lähettämään suojatussa yhteydessä valmiin esityksen kurssilaisesta Liikenteen turvallisuusvirastoon, jonka järjestelmä valmiiksi laatisi. Liikenteen turvallisuusvirastossa järjestelmä laatisi päätöksen oppilaan EKL-oikeudesta ja tekisi korttitilauksen palveluntuottajalta. Järjestelmän avulla voitaisiin päästä alle viikon toimitusaikaan päätöksen ja kortin toimittamisessa tulevalle erikoiskuljetusten liikenteenohjaajalle.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimustyöstä teki haastavan sen vähäinen kirjallinen materiaali. Tutkimuksessa täytyi turvautua pitkään alalla työskennelleiden, alan asiantuntijoiden ja kouluttajien tietämykseen koulutustoiminnan historiasta, joista olikin hyvin paljon apua työn tekemisessä. Nykytilasta työn tekijä sai tietoa osallistumalla peruskoulutukseen ja täydennyskoulutukseen sekä olemassa olevista kurssisuunnitelmista. Koulutustoiminnan kehittämisehdotukset ilmenivät sekä haastatteluista että työn tekijän omakohtaisista kokemuksista osallistuessaan kursseille.

Erikoiskuljetukset ovat tärkeitä Suomen kansantaloudelle, joten erikoiskuljetusten liikenteenohjaajat ovat mukana tekemässä tärkeää turvallisuustyötä taatakseen erikoiskuljetusten ja muiden tiellä liikkujien turvallisen ja sujuvan liikkumisen. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutuksella on pitkä historia; vuodesta 1979 lähtönsä saanut koulutustoiminta on ehtinyt saada oppilaita vuosien aikana noin neljä tuhatta. Sääntelytaho koulutukselle on ehtinyt muuttua vuosien aikana muutaman kerran sekä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakortit ja koulutuksen sisältö on myös kehittyneet vuosien varrella.

Nykytilassa ei ole vielä EKL-koulutuksesta olemassa säädöstä, vaan tähän asti on edetty erilaisilla ohjeistuksilla. Koulutuksen tulevaisuudessa mahdollisen säädöksen saatuaan säädöksen sen alaisuuteen tulisi työn tekijän mielestä sijoittaa Liikenteen turvallisuusviraston täysivaltainen hallinnointi koulutustoiminnasta sekä kaikki vaatimukset, mitä erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -oikeuteen vaaditaan tulevaisuudessa; koulutustoiminnan käytäntöihin riittäisi työn tekijän mukaan pelkkä ohjeistus.

Nykytilan kehitystarpeina nousivat suurimmalla osalla haastateltavista esille peruskurssin materiaalin päällekkäisyydet, koulutusten liiallinen ulkoistaminen, mahdollisen uuden koulutuskoordinaattorin pätevyys koulutustoiminnassa, kouluttajaoikeuden myöntäminen liian helpoin perustein sekä erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakortin pitkä toimitusaika.

Tämän hetkinen koulutustoiminta on toimiva, mutta jatkuvalla kehittämisellä ylläpidetään laadukasta ja sujuvaa koulutustoimintaa. Koulutustoi-

minnassa on monia osapuolia, joista kaikkien mielipiteet ovat tärkeitä. Kehittämissuunnitelmista osa on helpostikin toteutettavissa, mutta osa vaatii pidempää aikaväliä. Koulutusjärjestelmän käyttöönotto vaatii aikaa ja koulutusta, mutta kunnollinen koulutusjärjestelmä palvelisi koulutustoimintaa pitkän aikavälin näkökulmasta ja koulutusjärjestelmän soveltamista voisi harkita mahdollisesti myös muihin Liikenteen turvallisuusviraston hallinnoimiin koulutusjärjestelmiin.

LÄHTEET

- ELY-keskus, 2013a. Erikoiskuljetukset. Viitattu 2.12.2013.
<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/erikoiskuljetukset#.Up4XbXfIOyJ>
- ELY-keskus, 2013b. Erikoiskuljetuslupaehdot 1/2013. Viitattu 3.12.2013
http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/124964/erikoiskuljetukset_lupaehdot_FIN_1_2013.pdf/aff367b2-ae52-420d-b963-6e6091cac6a4
- ELY-keskus, 2013c. Kuormaus ja merkinnät. Viitattu 3.12.2013.
<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/kuormaus-ja-merkinta#.Up4YL3fIOyI>
- ELY-keskus, 2013d. Suurimmat sallitut mittarajat 2013. Viitattu 2.12.2013.
http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/124964/normaaliliikenteen_mittarajat_2013.pdf/d1f691c8-31c1-4a8a-bed6-960533e34bfc
- ELY-keskus, 2013e. Tilastot ja julkaisut. Viitattu 2.12.2013.
<http://www.ely-keskus.fi/web/ely/tilastot-ja-julkaisut#.Up4XynfIOyI>
- ELY-keskus, 2013f. Vapaat mittarajat 2013. Viitattu 2.12.2013.
http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/124964/erikoiskuljetukset_vapaat_mittarajat_2013.pdf/912a7160-72bb-44d0-86d2-6d6fdb038d8a
- JAKK, 2013. Jalasjärven aikuiskoulutuskeskus JAKK. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutus täydennyskurssikansio. Viitattu 2.12.2013
- Liikenne- ja viestintäministeriön asetus erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista, 2012. 786/2012.
- Liikenneministeriön päätös erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista 17.12.1992/1715.
- Liikennevirasto, 2010a. EKL-kouluttajakoulutuksen kurssisuunnitelma. Viitattu 18.12.2013.
http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/liite5_ekl-kouluttajakoulutuksen_kurssisuunnitelma.pdf
- Liikennevirasto, 2010b. EKL-peruskurssin kurssisuunnitelma. Viitattu 18.12.2013.
http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/liite3_ekl-peruskurssin_kurssisuunnitelma.pdf

Liikennevirasto, 2010c. EKL-täydennyskoulutuksen kurssisuunnitelma. Viitattu 18.12.2013.

http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf2/liite4_ekl-taydennyskurssin_kurssisuunnitelma.pdf

Liikennevirasto, 2010d. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakoulutus. Viitattu 18.12.2013.

http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/1000220-v-09erikoiskuljetusten_liikenteenohj.pdf

Rauplan Oy, 2013. Käsiopastin liikenteenohjaukseen. Viitattu 3.12.2013.

<http://www.rauplan.com/tuotelistaus.php?gr=289&sub=351&t=1160>

SKAL, 2013. Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja -koulutus peruskurssikansio. Viitattu 2.12.2013

SPEK, 2013. Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakoulutus. Viitattu 18.12.2013.

<http://spek.fi/Suomeksi/Koulutus/Erikoiskuljetusten-liikenteenohjaaja>

SYKLI, 2013. Suomen ympäristöopisto SYKLI. Erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja (EKL) koulutuskoordinaattori. Viitattu 17.12.2013.

<http://logistiikka.sykli.fi/sivu/190>

HAASTATTELUT

Kangas, H. 22.11.2013. Re: Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutustoiminnan kehittäminen. [Sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Juha Mäntymaa. Viitattu 18.12.2013.

Keski-Äijö, J. 28.11.2013. Re: Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutustoiminnan kehittäminen. [Sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Juha Mäntymaa. Viitattu 18.12.2013.

Kima, T. 17.11.2013. Re: Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutustoiminnan kehittäminen. [Sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Juha Mäntymaa. Viitattu 20.12.2013.

Ojajärvi, M. 25.11.2013. Re: Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutustoiminnan kehittäminen. [Sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Juha Mäntymaa. Viitattu 20.12.2013.

Pehkonen, L. 2013. Toimitusjohtaja/Kouluttaja. Pecla Oy. Haastattelu 25.11.2013.

Rahkola, P. 2013. Asiantuntija. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Haastattelu 27.11.2013.

Ranta-Aho, A. 2013. Lupapääällikkö. Pirkanmaan ELY-keskus. Haastattelu 19.11.2013.

Roima, V. 29.10.2013. Re: Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutustoiminnan kehittäminen. [Sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Juha Mäntymaa. Viitattu 19.12.2013.

Simonen, T. 2013. Lakimies. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Haastattelu 25.11.2013.

Terävä, S. 2013. Erityisasiantuntija. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Haastattelu 13.12.2013

Valkonen, A. 2013. Yrittäjä. Antti Valkonen T:mi. Haastattelu 16.11.2013.

Ylitalo, O. 28.11.2013. Re: Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien koulutustoiminnan kehittäminen. [Sähköpostiviesti]. Vastaanottaja Juha Mäntymaa. Viitattu 19.12.2013.

HAASTATTELUJEN RUNKOINA KÄYTETYT KYSYMYKSET

Koska, miksi ja keiden toimesta koulutustoiminta on perustettu?

Mitkä tahot ovat olleet EKL-koulutuksen ja EKL-kouluttajakoulutuksen myöntäjät?

Mitkä tahot ovat olleet rekisterin ylläpitäjät ja kokeiden pitäjät?

Mitkä tahot ovat olleet korttien ja lupien myöntäjät?

Millaisia kortteja ja päätöksiä EKL-oikeudesta on ollut käytössä?

Millaisia ovat olleet ennen kurssien sisällöt Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajien kursseilla?

Millainen on mielestäsi koulutustoiminnan nykytila?

Mitä ongelmia näet olevan tämänhetkisessä koulutustoiminnassa?

Mitä kehitysehdotuksia löydät koulutustoiminnan tulevaisuudelle?

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

SUOMEN SÄÄDÖSKOKOELMA

Julkaistu Helsingissä 18 päivänä joulukuuta 2012

786/2012

Liikenne- ja viestintäministeriön asetus erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista

Annettu Helsingissä 13 päivänä joulukuuta 2012

Liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti säädetään ajoneuvolain (1090/2002) 99 §:n 2 momentin nojalla, sellaisena kuin se on laissa 1328/2004:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Asetuksen soveltaminen

Tätä asetusta sovelletaan:

a) erikoiskuljetuksiin käytettäviin ajoneuvoihin sen lisäksi, mitä ajoneuvolaissa (1090/2002), autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (1248/2002) sekä traktorien, moottorityökoneiden ja maastoajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä hinattavien laitteiden rakenteesta ja varusteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa (274/2006) säädetään;

b) erikoiskuljetusten suorittamiseen tiellä sen lisäksi, mitä tieliikennelaissa (267/1981) ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992) säädetään;

c) sotilasajoneuvojen kuljettamiseen tiellä sen lisäksi, mitä sotilasajoneuvoista annetussa puolustusministeriön asetuksessa (180/2006) säädetään.

2 §

Tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat

Tässä asetuksessa tarkoitetaan *tiellä ylei-*

sesti sallituilla mitoilla tai massoilla ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen

a) 4 luvussa mainittuja ETA-valtiossa rekisteröityjä tai käyttöön otettuja ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä koskevia mittoja tai -massoja;

b) 4 a luvussa mainittuja muita kuin a kohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä koskevia sallittuja mittoja tai -massoja;

c) 45 §:n 1 ja 2 momentissa mainittuja tavaran kuormausta koskevia sallittuja mittoja.

3 §

Erikoiskuljetus ja erikoiskuljetuslupa

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) *erikoiskuljetuksella* kuormaamattoman tai jakamattomalla kuormalla kuormatun ajoneuvon taikka ajoneuvoyhdistelmän kuljetusta, jossa ylitetään ainakin yksi tiellä yleisesti sallittu mitta tai massa;

b) *erikoiskuljetusluvalla* Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen myöntämää kuljetuslupaa 38 §:ssä tarkoitettulle erikoiskuljetukselle.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

2

786/2012

4 §

Jakamaton kuorma

Tässä asetuksessa tarkoitetaan *jakamattomalla kuormalla* sen lisäksi, mitä ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 2 §:n 4 momentissa säädetään:

- a) erikoiskuljetuksena kuljetettavaa kuormaa, jota rakenteensa vuoksi on kuljetettava uscamman esineen kokonaisuutena;
- b) yhdistettyä kuljetusta varten erityiselle kuljetusalustalle pakattua kone- tai laitekokonaisuutta;
- c) vaurioitunutta ajoneuvoa, kun sitä kuljetetaan N₃-luokkaan kuuluvalla hinausautolla puomin varaan nostettuna;
- d) ulkomaille vietävää tai sieltä tuotavaa tyhjää tai lähtöpaikalla valmiiksi kuormattua, yli 2,80 metriä korkeaa tai yli 12,30 metriä pitkää merikuljetukseen suunniteltua konttia; jos tässä tarkoitetun kontin kuljetus vaatii 4,30 metrin korkeuden ylittämisen tai vastaavasti puoliperävaunuyhdistelmässä 18,00 metrin pituuden tai tiellä yleisesti sallitun massan ylittämisen, kontti katsotaan jakamattomaksi esineeksi vain jakamattoman esineen pakkauksena taikka konttia tyhjänä kuljetettaessa.

2 luku

Erikoiskuljetusajoneuvon hyväksyntä ja rakenne

5 §

Erikoiskuljetusajoneuvo ja erikoiskuljetukseen käytettävä ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä

1. Erikoiskuljetukseen käytettävän ajoneuvon tulee olla erikoiskuljetukseen hyväksyty erikoiskuljetusajoneuvo, jos ajoneuvo kuormaamattomana ylittää tiellä yleisesti sallitut mitat tai on hyväksyty kuormattuna tai kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitut massat ylittävään kuljetukseen.
2. Kuorman kuljettamiseen hyväksyttäviä

erikoiskuljetusajoneuvoja ovat:

- a) jakamattoman kuorman kuljettamiseen tarkoitettun erikoiskuljetusperävaunun tai sitä vastaavan hinattavan laitteen vetoautoksi valmistettu ja varustettu N₃-luokan ajoneuvo;
 - b) jakamattomaksi kuormaksi katsottavan pyörillä tai telaketjuilla varustetun työkoneen kuljetukseen valmistettu, erityisellä kiinteästi asennetulla tällaisen koneen kuljetukseen tarkoitettulla kuljetusalustalla varustettu N₃-luokan ajoneuvo, jota ei ole tarkoitettu muuhun kuljettamiseen;
 - c) jakamattoman kuorman kuljettamiseen valmistettu ja varustettu N₂- tai N₃-luokan ajoneuvon suoraan tai välivaunun avulla kytkettäväksi tarkoitettu perävaunu;
 - d) erityisesti raskaan tai pitkän jakamattoman kuorman kuljettamiseen tarkoitettu N₃-luokan ajoneuvon kuorman välityksellä kytkettäväksi tarkoitettu siirtoakselisto;
 - e) jakamattomaksi kuormaksi katsottavan purjelentokoneen tai veneen kuljetukseen valmistettu ja varustettu pääasiassa M₁- tai N₁-luokan ajoneuvon kytkettäväksi tarkoitettu perävaunu;
 - f) jakamattomaksi kuormaksi katsottavan veneen kuljetukseen tarkoitettu traktoriin kytkettävä traktoriperävaunu;
 - g) jakamattomaksi kuormaksi katsottavan pyörillä tai telaketjuilla varustetun työkoneen kuljetukseen valmistettu tai varustettu traktoriin kytkettävä traktoriperävaunu, jota ei ole tarkoitettu muuhun kuljettamiseen;
 - h) jakamattomaksi kuormaksi katsottavan vaurioituneen ajoneuvon kuljettamista varten valmistettu N₃-luokaan kuuluva hinausauto.
3. Ainoastaan kuormaamattomana tiellä kuljetettavaksi hyväksyttäviä erikoiskuljetusajoneuvoja ovat:
- a) erikoiskäyttöön valmistettu, tiellä yleisesti sallitut mitat tai massat ylittävä ajoneuvo tai vastaava muu ajoneuvo, jota ei ole tarkoitettu tavarain tai henkilöiden kuljettamiseen tiellä;
 - b) turvetuotantoon käytettävä kone tai traktoriin kytketty vastaava hinattava laite taikka turvetuotannossa käytettävä kuormaamaton perävaunu.
4. Erikoiskuljetukseen käytettävän ajoneuvoyhdistelmän tulee olla erikoiskuljetukseen hyväksyty, jos yhdistelmä tai sen osana

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

786/2012

3

oleva ajoneuvo ylittää tiellä yleisesti sallitut massat tai kuormaamattomana ylittää tiellä yleisesti sallitut mitat.

5. Erikoiskuljetusajoneuvoksi voidaan hyväksyä myös muu moottorikäyttöinen tai hinnattava ajoneuvo, jolle erityisestä syystä myönnetään erikoiskuljetuslupa tiellä yleisesti sallittujen mittojen tai massojen ylittämiseen. Hyväksyttäessä erikoiskuljetusajoneuvoksi ajoneuvo, johon on kiinteästi asennettu tai kuormattu näyttely-, tutkimus-, huvipuisto- tai sirkuslaitteisto taikka muu palveluvarustus, edellytetään erikoiskuljetuslupa tielle yleisesti sallittujen mittojen ylittämisen sen estämättä mitä 36 §:ssä säädetään.

6 §

Erikoiskuljetusajoneuvojen ja erikoiskuljetusyhdistelmien hyväksyntä tiellä yleisesti sallittuja mittoja ja massoja suuremmille mitoille ja massoille

1. Liikenteen turvallisuusvirasto voi hakeuksesta hyväksyä ajoneuvoille Suomessa rekisteriin merkittäviksi tiellä yleisesti sallittuja suuremmat massat ja mitat seuraavasti:

a) muuhun kuljetukseen kuin yksinomaan jakamattomien esineiden erikoiskuljetukseen hyväksytyille autoille tai perävaunulle valmistajan vähintään 80 km/h nopeudelle sallimat akseli-, teli- ja kokonaismassat ja tarvittaessa alennetulle nopeudelle, kuitenkin vähintään 50 km/h nopeudelle, sallimat korotetut akseli-, teli- ja kokonaismassat;

b) kuorman kuljettamiseen tarkoitettulle 5 §:n 2 momentin a–d tai h kohdan mukaiselle sekä kuormaamattomana tiellä kuljetettavaksi tarkoitettulle 5 §:n 3 momentin a kohdan mukaiselle erikoiskuljetusajoneuvolle valmistajan sallimat korotetut akseli-, teli ja kokonaismassat 80 km/h nopeudelle, kuitenkin parinkain varustetulle erilliselle tai telissä olevalle akselille enintään 13 tonnia, kahdeksalla rinnakkaisella renkaalla varustetulle akselille enintään 20 tonnia ja vähintään neljällä renkaalla varustetulle vähintään kahdesta pendeliakselista muodostuvalle akselilinjalle enintään 14 tonnia; lisäksi tarvittaessa rekisteriin voidaan merkitä valmistajan alennetulle

nopeudelle sallimat korotetut akseli-, teli- ja kokonaismassat;

c) 5 §:n 2 momentin c–e kohdassa ja 3 momentin a kohdassa tarkoitettulle ajoneuvolle käyttötarkoituksesta johtuvan rakenteen edellyttämät mitat;

d) 5 §:n 5 momentissa tarkoitettulle ajoneuvolle käyttötarkoituksesta johtuvan rakenteen edellyttämät mitat ja massat.

2. Edellä 1 momentin a ja b kohdassa tarkoitettujen korotettujen akseli-, teli- ja kokonaismassat voidaan merkitä muun erikoiskuljetusperävaunun kuin puoliperävaunun vetoautolle vain 19 §:n mukaisen painokuorman kuljettamiseen.

3. Katsastustoimipaikka voi hyväksyä rekisteriin merkittäviksi tiellä yleisesti sallittua suuremman leveyden 5 §:n 2 momentin b kohdassa tarkoitettulle ajoneuvolle. Ilman kuormaa kuljetettaessa ajoneuvon suurimaksi leveydeksi saa hyväksyä enintään 2,80 metriä. Kuormaa varten kyseinen ajoneuvo saa olla kuitenkin levitettävissä enintään 3,20 metriin.

4. Suurin sallittu leveys 5 §:n 2 momentin g kohdassa tarkoitettussa traktoriperävaunussa sitä ilman kuormaa kuljetettaessa on 2,80 metriä. Kuormaa varten kyseinen traktoriperävaunu saa olla kuitenkin levitettävissä enintään 3,20 metriin.

5. Edellä 5 §:n 2 momentin h kohdassa tarkoitettussa hinausautossa ohjaaville etuakseleille tulee täydellä puomikuormalla kohdistua vähintään 15 prosenttia auton kokonaismassasta tai vähintään 10 prosenttia auton kokonaismassasta, jos auton telissä on vähintään yksi etuakselin pyörien kääntymiskulman mukaisesti ohjaavaksi kytketty akseli.

6. Hyväksyttäessä kytkentäkatsastuksessa ajoneuvoja 1 momentin a tai b kohdan mukaisilla alennettuihin ajonopeuksiin perustavilla korotetuilla massoilla ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu ajonopeus määräytyy sen ajoneuvon mukaan, joka johtaa pienimpään enimmäisnopeuteen.

7. Tässä asetuksessa *pendeliakselilla* tarkoitetaan ohjaavaa tai ohjautuvaa erillisjousitettua akselia, jonka välityksellä renkaiden kautta tiepintaan kohdistuu tasainen kuormitus riippumatta tiepinnan pituus- ja poikkisuuntaisesta epätasaisuudesta.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

4

786/2012

7 §

Ulkomaisten erikoiskuljetusajoneuvojen ja erikoiskuljetusyhdistelmien hyväksynnän osoittaminen erikoiskuljetuslupaa varten

Katsastustoimipaikka voi antaa erikoiskuljetuslupaa varten todistuksen ulkomailla rekisteröidyn ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän 6 §:n mukaisesta kelpoisuudesta käyttää ajoneuvoa tai yhdistelmää tiellä yleisesti sallittuja mittoja tai massoja suuremmilla mitoilla tai massoilla.

8 §

Moottoritehon ja massan suhde erikoiskuljetuksessa

Sen estämättä, mitä autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä 1 olevan 1 osan taulukon 48 kohdassa säädetään, erikoiskuljetusperävaunun tai vastaavan hinattavan laitteen vetoauton tai vetoautojen moottoritehon tulee ylittää 300 kilowattia vähintään 1,0 kilowatilla jokaista tonnia kohden, jolla kuljetuksen kokonaismassa ylittää 60 tonnia. Yhteenlasketun moottoritehon ei kuitenkaan tarvitse ylittää 750 kilowattia.

9 §

Poikkeus auton ohjauslaittevaatimuksista erikoiskuljetuksessa

Vähintään neliakselisen erikoiskuljetusauton tai erikoiskuljetusperävaunun vähintään neliakselisen vetoauton ohjauslaitteen ei tarvitse täyttää autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä 1 olevan 1 osan taulukon 5 kohdassa tarkoitettua vaatimusta.

10 §

Erikoiskuljetusajoneuvon renkaat

Jos erikoiskuljetusajoneuvon renkaiden

kantavuus ei vastaa kyseiselle akselille kohdistuvaa massaa, ajoneuvoa saa kuitenkin kuljettaa tiellä enintään rengasvalmistajan sallimalla, akselille kohdistuvasta massasta riippuvalla alennetulla nopeudella.

11 §

Erikoiskuljetusperävaunun jarrut

1. Jos erikoiskuljetusperävaunu on valmistettu yksinomaan tiellä yleisesti sallitut massat ylittäviin kuljetuksiin, sen jarrujen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen sovelletaan perävaunun käyttöjarruja yleisesti koskevien säännösten sijasta 2-6 momenttia siinä laajuudessa kuin niissä säädetään.

2. Perävaunun, jossa on enemmän kuin kolme akselia, jarrujen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen voidaan käyttää enintään kolmiakseliselle perävaunulle annettuja testiraportteja, jos jarrujen lukkiutumisenestojärjestelmästä on annettu riittävä selvitys.

3. Tyyppi 0 testissä (käyttöjarrun tehotesti jarrut kylminä, ajoneuvo kuormattuna) voidaan soveltaa alennetuilla nopeuksilla perävaunulle sallittavasta enimmäisnopeudesta riippuvaa vaatimusta seuraavan taulukon mukaisesti.

Enimmäisnopeus (km/h)	40	60
Laskennallinen jarruvoima prosenttia suurimmasta staattisesta pyöräkuormituksesta täyteen kuormatulla ja kuormattomalla perävaunulla	35	40

4. Jarrujen vaatimustenmukaisuus osoitetaan ilmoitetun tutkimuslaitoksen tai hyväksytyt asiantuntijan antamalla lausunnolla. Jarrujen vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa käyttäen akselien tai jarrujärjestelmän valmistajan testiraportteja tai asianmukaisia laskelmia.

5. Perävaunun jarrujärjestelmästä mitattu jarrujen kytkentäviive saa olla enintään 0,8 sekuntia.

6. Välivaunuista tai muista vastaavista akselistomodulleista koostuvan moniosaisen perävaunun jarrutustehon jakautumista perävaunun akselleille ei tarvitse osoittaa erikseen.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

786/2012

5

12 §

Erikoiskuljetusperävaunun rakenne

1. Erikoiskuljetusperävaunu saa olla:
 - a) vetoautoa leveämpi;
 - b) leveydeltään säädettävissä; ja
 - c) tarvittaessa välivaunusta ja useista perävaunuista koottu käyttötarkoituksen mukainen kokonaisuus.
2. Tiellä yleisesti sallitut massat ylittäviin kuljetuksiin valmistetun erikoiskuljetusperävaunun kytkentälaitteet saadaan hyväksyä perävaunun tai kytkentälaitteen valmistajan antaman rakennetodistuksen perusteella.
3. Erikoiskuljetusperävaunun ei tarvitse olla varustettu roiskeläpillä tai -suojilla, jos perävaunun käyttötarkoituksesta johtuvan rakenteen vuoksi kyseiset varusteet eivät ole tarkoituksenmukaisia.
4. Jos erikoiskuljetusperävaunun teli on kolme- tai useampiakselinen, sen ohjautuville akselleille kohdistuvien massojen summa saa olla enintään puolet telin kiinteille tai ohjautuville akselleille kohdistuvien massojen summasta. Kiinteiden ja ohjaavien akselien massoihin katsotaan kuuluvaksi myös massa, joka kohdistuu sellaiselle ohjautuvalle akselille, jonka pyörät lukittuvat automaattisesti suoraan ohjaavaan asentoon aina, kun ajetaan yli 30 km/h nopeudella. Vähintään yhden akselin on oltava telissä kuitenkin kaikilla nopeuksilla kiinteä tai ohjaava.

13 §

Hinattava laite erikoiskuljetuksena

1. Kytkenän tulee olla katsastustoimipaikan hyväksymä, jos kuorma-autoon kytketään erikoiskuljetukseksi katsottava hinattava laite siten, että yhdistelmän pituus ylittää ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 32 §:n mukaan sallitun 22 metrin enimmäispituuden tai tiellä yleisesti sallitun leveyden tai korkeuden.
2. Jos tiellä yleisesti sallitun massan ylittävä hinattava laite kytketään kuljetettavaksi erikoiskuljetusyhdistelmänä, kytkentälaitteiden, kytkenän vetoautoon ja jarrujen vaatimustenmukaisuus tulee todeta katsastustoimipaikalla.

3. Muun kuin ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 30 §:ssä tarkoitettua, erikoiskuljetukseksi katsottavaa hinattavaa laitteen merkitsemiseen, varusteluun, rakentamiseen, kytkentään ja kuljetukseen sovelletaan mitä tässä asetuksessa säädetään erikoiskuljetusperävaunusta.

14 §

Pitkien kuormien ajoneuvoyhdistelmät

1. Erikoiskuljetukseen tarkoitettua puoli-perävaunua saa hyväksyä erillisen yksi- tai useampiakselisen hinattavan ajoneuvon, joka kytketään vetoautoon siten, että kuljetettava esine tai esineet toimivat perävaunun runkona ja tässä tarkoitettu ajoneuvo perävaunun akselistona. Vaihtoehtoisesti perävaunun runkona toimiva esine tai esineet voidaan kytkeä vetoauton sijaan välivaunuun.
2. Jos etäisyys autossa olevasta vetopöydästä tai vetokytkimestä taikka välivaunun vetopöydästä perävaunun takimmaiseen kiinteään akseliin on yli 15 metriä, perävaunun akselistossa vähintään yhden akselin on oltava ohjaava tai erikseen ohjattavissa. Erikseen ohjattavan perävaunun vetoauton ohjaimessa on oltava merkkivalo, joka osoittaa perävaunun akseliston olevan ohjattavana.
3. Jos perävaunua varten on erikseen ohjaaja, tällä on oltava radio- tai puhelinyhteys vetoauton kuljettajaan.

15 §

Poikkeuksia ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen säännöksistä

- Erikoiskuljetuksessa auton ja ajoneuvoyhdistelmän ei tarvitse täyttää ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen seuraavia säännöksiä:
- a) 21 §:n 2 momentissa säädettyä auton ja 23 §:n 3 momentissa säädettyä yhdistelmän massaa;
 - b) 26 ja 30 h §:ssä säädettyä kääntövyysvaatimusta;
 - c) 30 e §:n 2 momentissa säädettyä vetävään akseliin tai akselisiin kohdistuvaa vähimmäismassaa;

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

6

786/2012

d) 31 §:n 3 momentissa ja 32 a §:n e ja f kohdassa säädettyä auton ja hinattavan ajoneuvon välistä massasuhdetta koskevaa vaatimusta, jos yhdistelmän kokonaismassa ylittää 60 tonnia;

e) asetuksen 33 §:n b kohdassa säädettyä peilejä tai muuta epäsuoran näkemisen mahdollistavaa laitetta koskevaa vaatimusta, jos kuljetuksen takana käytetään varoitusautoa.

16 §

Erikoiskuljetukseen hyväksytyin ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käyttö tieliikenteessä

1. Erikoiskuljetusajoneuvoa tai erikoiskuljetusyhdistelmää ei saa hyväksyä käytettäväksi muihin kuin jakamattomien esineiden kuljetuksiin, ellei ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä täytä autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen ja ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen säännöksiä.

2. Jos erikoiskuljetukseen hyväksytty perävaunu kytketään vetoautoon kytkentään sovelletaan ajoneuvolain 62 §:ää. Sama koskee vastaavaa ulkomaan rekisterissä olevaa Suomessa erikoiskuljetukseen käytettävää yhdistelmää 35 §:ssä säädetyn poikkeuksin. Kytkentäkatsastusta ei vaadita ETA-valtiossa rekisteröidylle tai käyttöön otetulle ajoneuvoyhdistelmälle, jos yhdistelmälle on siellä tehty vastaava tarkastus. Suomen- tai ruotsinkielinen todistus taikka todistuksen virallinen suomen- tai ruotsinkielinen käännös tarkastuksesta on pidettävä ajossa mukana ja vaadittaessa esitettävä liikenteen valvojalle. Kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitut mitat ylittävän ajoneuvoyhdistelmän saa ilman kytkentäkatsastusta ajaa kytkentäkatsastukseen.

3. Ennen kuin 6 §:n nojalla rekisteriin merkittyä tai ulkomaalaista liikenteessä käytettäväksi hyväksyttyä kuormattuna tai kuormaamattomana tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat ylittävää ajoneuvoa käytetään tieliikenteessä, sen käyttöön tulee olla erikoiskuljetuslupa, jollei 36 §:stä muuta johdu.

3 luku

Erikoiskuljetuksen kuormaus

17 §

Yleinen kuormausperiaate erikoiskuljetuksissa

1. Kuljetettava esine on ensisijaisesti kuormattava sellaiseen ajoneuvoon tai ajoneuvoyhdistelmään, jolla kuljetettaessa ei tarpeettomasti ylitetä yleisesti tiellä sallittuja mittoja eikä massoja.

2. Jos jakamattoman esineen kuormaus voidaan toteuttaa vaihtoehtoisilla tavoilla, joista kukin aiheuttaa eri raja-arvon ylittymisen, on ensisijaisesti pyrittävä välttämään sallitun leveyden ja toissijaisesti korkeuden ylittämistä.

3. Pitkät esineet, joita ei voi kuljettaa tielle yleisesti sallittujen pituusrajojen mukaisesti, on kuljetettava ensisijaisesti puoliperävaunussa, korkeat esineet matalarakenteisessa ajoneuvossa tai syväkuormausperävaunussa ja leveät esineet tarvittaessa vinotukien päälle kuormattuina ylileveyden välttämiseksi.

4. Rakenteensa vuoksi yksinomaan erikoiskuljetukseen hyväksytyillä perävaunulla tai 5 §:n 2 momentin b tai g kohdassa tarkoitettulla ajoneuvolla saa tieliikenteessä yleisesti sallittujen massa-arvojen rajoissa menotaikaluokuljettaa:

a) suoritettavaan tai jo suoritettuun erikoiskuljetukseen liittyvää varoitusautoa ja muita vastaavia kyseisten erikoiskuljetusten suorittamiseen liittyviä laitteita tai varusteita; tai

b) muuta yksittäistä esinettä tai laitetta; kuitenkin 5 §:n 2 momentin b tai g kohdassa tarkoitettulla ajoneuvolla vain pyörillä tai telaketjuilla varustettua työkonetta.

18 §

Vetäville akselleille kohdistuva massa

Erikoiskuljetus on kuormattava niin tai siinä on käytettävä sellaista vetävää ajoneuvoa taikka ajoneuvoja, että ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassasta vetäviin akseliin kohdistuu vähintään 20 prosenttia kokonaismassasta, jos se on yli 60 tonnia. Jos yhdistelmän kokonaismassa on yli 150 ton-

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

786/2012

7

nia, vetäviin aksleihin tulee kohdistua vähintään 15 prosenttia yhdistelmän kokonaismassasta, kuitenkin vähintään 30 tonnia.

19 §

Usean esineen kuljettaminen samassa kuljetuksessa

1. Useampaa jakamatonta esinettä saa kuljettaa samassa kuljetuksessa vain, jos kuljettavat jakamattomat esineet aiheuttavat kukin yksinään kuormattuna tiellä yleisesti sallitun pituuden, leveyden tai korkeuden ylittämisen. Muuta tiellä yleisesti sallittua mitta tai massaa ei saa ylittää kuljetettavien esineiden sijoittamisella päällekkäin, rinnakkain tai peräkkäin.

2. Rakenteeltaan tiellä yleisesti sallitut mitat ja massat täyttävään kuorma-autoon tai kuorma-auton ja siihen kytketyn perävaunun yhdistelmään saa kuormata kappaletavaran lisäksi 1 momentissa säädetyin edellytyksin yhden tai useamman jakamattoman esineen.

3. Jos pituuden tai leveyden vuoksi yksinomaan erikoiskuljetukseen hyväksytyllä ajoneuvolla kuljetetaan mitoiltaan jakamattomia esineitä, samaan kuormaan saa ottaa 1 momentissa säädetyin edellytyksin myös muuta tavaraa. Kuormaus tulee toteuttaa siten, että muusta tavarasta koostuva kuorma ei ylitä tiellä yleisesti sallittuja mittoja eikä lisää jakamattomista esineistä johtuvaa tiellä sallittujen mittojen ylittämistä.

4. Samassa kuljetuksessa saa erikoiskuljetusluvassa määrättyissä rajoissa kuljettaa jakamattoman esineen kanssa siihen tai sen käyttöön liittyviä tavaroita, jos niiden yhteinen massa on enintään 20 prosenttia jakamattoman esineen massasta. Muista tavaroista muodostettu kuorma ei saa ylittää tiellä yleisesti sallittuja mittoja eikä aiheutaa jakamattoman kappaleen osalta suurempaa ylitystä sallittuihin mittoihin kuin aiheutuisi ilman lisäkuormaa.

5. Jos kuorma-auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmää käytetään erikoiskuljetukseen, jossa ylitetään vähintään yhtä tiellä yleisesti sallittua massa-arvoa, vetoautossa saa käyttää painokuormana perävaunussa kuljetettavaan jakamattomaan esineeseen liittyviä lisälaitteita tai vastaavia esineitä. Jos

painokuorman tarve on yli 20 prosenttia perävaunussa kuljetettavasta jakamattoman esineen massasta, ylittävän kuorman osan pitää olla yksinomaan painokuormaa.

4 luku

Erikoiskuljetuksen merkitseminen ja varoitusauton käyttäminen

20 §

Valaisimet ja heijastimet

1. Tarpeelliset tunnus- ja varoitusvalaisimet sekä heijastimet tulee olla:

- erikoiskuljetukseksi katsottavassa ajoneuvossa ja ajoneuvoyhdistelmässä;
- erikoiskuljetusajoneuvossa; ja
- jakamattomalla esineellä ajoneuvoa leveämmäksi tai ajoneuvoa taikka ajoneuvoyhdistelmää pitemmäksi kuormatussa ajoneuvossa ja yhdistelmässä.

2. Valaisimet ja heijastimet saa tarvittaessa kiinnittää kuormaan.

21 §

Erikoiskuljetuksessa käytettävän vetoauton ja traktorin varoitusvalaisin

Ylipitkän tai ylileveän erikoiskuljetuksen vetoautossa ja vastaavaa kuljetusta vetävässä traktorissa sekä ylipitkässä taikka ylileveässä muussa moottorikäyttöisessä ajoneuvossa tulee olla vähintään yksi autojen ja perävaunun rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä I olevan I osan taulukon 20 kohdassa ja II osan taulukon 4 kohdassa tarkoitettu vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävä varoitusvalaisin, jollei jäljempänä varoitusautoa vaativista kuljetuksista muuta säädetä.

22 §

Leveän kuljetuksen tunnusvalaisimet ja heijastimet edessä

1. Kuljetettaessa tiellä yleisesti sallittua leveämpää ajoneuvoa, ajoneuvoyhdistelmää tai

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

8

786/2012

kuormaa ajoneuvon, kuljetusta suorittavan auton tai vetoauton etuosaan tai välittömästi ohjaamon taakse on kuljetuksen leveydelle asetettava esteeseen osuessa helposti taipuvat tai siirtyvät merkkitagot. Tankoihin on kiinnitettävä eteenpäin suunnatut, kuljetuksen suurinta leveyttä vastaamaan asetettavat, eteen ruskeankeltaista jatkuvaa valoa näyttävät, samanaikaisesti takavalaisimien kanssa toimivat, valaisevalta pinta-alaltaan vähintään 50 neliösenttimetrin valaisimet, joiden hehkulampun tehon on oltava vähintään 15 wattia ja enintään 21 wattia tai jotka vastaavat niitä valoteknisiltä ominaisuuksiltaan. Jos erikoiskuljetuksen leveys on yli 3,00 metriä, uloimpia valaisimia on oltava kaksi päällekkäin. Lisäksi tankoihin on kuljetuksen leveydelle kiinnitettävä leveydeltään vähintään 100 millimetrin ja korkeudeltaan vähintään 200 millimetrin suuriset eteenpäin suunnatut valkoiset heijastimet. Tankoihin saa myös kiinnittää vastaavankokoiset taaksepäin suunnatut ruskeankeltaiset heijastimet. Erillisiä tunnusvalaisimia ei tarvita, jos enintään 3,00 metriä leveän moottorikäyttöisen ajoneuvon etuvalaisimet ovat autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä I olevan I osan taulukon 20 kohdan mukaiset eikä ajoneuvoa ole valmistettu kuorman kuljettamiseen tai perävaunun vetämiseen.

2. Jos ajoneuvon omien etuvalaisimien ja edellä tarkoitettujen valaisimien ja heijastimien etäisyys on yli 1,00 metriä, ajoneuvon tai kuorman on asetettava enintään yhden metrin välein tarpeelliset lisävalaisimet. Jos kuorman leveys on yli 3,50 metriä, valaisimet ja heijastimet saa kiinnittää kuorman, jolloin merkkitagot ei tarvitse asettaa. Valaisimien ja heijastimien on oltava vähintään 0,35 metrin ja enintään 1,50 metrin korkeudella.

3. Jos kuljetuksen leveys on yli 4,00 metriä, suurinta leveyttä vastaamaan on asetettava eteenpäin suunnatut autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä I olevan II osan taulukon 6 kohdassa tarkoitettujen, E-säännön n:o 70 vaatimuksia vastaavat tunnuskilvet. Eteenpäin suunnatuissa tunnuskilvissä saa käyttää punaista päivaloisteväriä maalattua vuoroittaista raidoitusta heijastavan punaisen asemesta. Tunnus-

kilvet on sijoitettava kuorman etualakulmaan siten, että ainakin osa kilvistä on kuorman kulman muotoa seuraten sijoitettu vaaka- ja pystysuuntaan.

4. Jos kuljetuksen leveys on yli 7,00 metriä, vastaantulevan liikenteen varoittamiseksi kuorman vasemmanpuoleinen enintään 1,90 metrin korkeudella oleva uloin etualakulma on merkittävä kuorman tai 3 momentissa tarkoitettuun tunnuskilpeen kiinnitettävällä, vähintään yhdellä eteenpäin suunnatulla 1 momentissa tarkoitettuna kaltaisella ruskeankeltaista valoa näyttävällä merkkivalaisimella, jonka valo saa olla myös vilkkuva. Kuljetus, jonka leveys yli 1,90 metrin korkeudella on yli 4,00 metriä, on tässä pykälässä säädetyin lisäksi merkittävä sopivalla tavalla.

5. Jos traktoriin kytketyllä perävaunulla kuljetetaan ylileveää kuljetusta eteenpäin suunnatut heijastimet ja valaisimet saa kiinnittää kuormaan.

23 §

Leveän kuljetuksen tunnusvalaisimet ja heijastimet takana

1. Kuljetettaessa tiellä yleisesti sallittua leveämpää ajoneuvoa, ajoneuvoyhdistelmää tai kuormaa ajoneuvon, kuljetusta suorittavan auton tai yhdistelmässä perävaunun takana on oltava kuljetuksen suurinta leveyttä osoittamaan asetettavat, taaksepäin suunnatut punaista jatkuvaa valoa näyttävät, samanaikaisesti takavalaisimien kanssa toimivat, valaisevalta pinta-alaltaan vähintään 50 neliösenttimetrin valaisimet, joiden hehkulampun tehon on oltava vähintään 15 wattia ja enintään 21 wattia tai jotka vastaavat niitä valoteknisiltä ominaisuuksiltaan, sekä vastaavasti sijoitetut punaiset heijastimet. Perävaunussa tai hinattavassa laitteessa heijastimien on oltava kolmion muotoiset. Muussa ajoneuvossa ei saa käyttää kolmionmuotoisia heijastimia. Erillisiä tunnusvalaisimia ei tarvita, jos enintään 3,00 metriä leveän moottorikäyttöisen ajoneuvon takavalaisimet ovat autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä I olevan I osan taulukon 20 kohdan mukaiset ja ajoneuvoa ei ole valmistettu

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

786/2012

9

kuorman kuljettamiseen tai perävaunun vetämiseen.

2. Jos erikoiskuljetuksen leveys on yli 3,00 metriä, uloimpia valaisimia on oltava takana kummallakin puolella kaksi päällekkäin. Jos ajoneuvon omien takavalaisimien ja takaheijastimien sekä edellä tarkoitettujen valaisimien ja heijastimien väli on yli 1,00 metriä, ajoneuvon tai kuorman on asetettava enintään 1,00 metrin välein tarpeelliset lisävalaisimet. Valaisimien ja heijastimien on oltava vähintään 0,35 metrin ja enintään 1,50 metrin korkeudella.

3. Jos kuljetuksen leveys on yli 4,00 metriä, ilman perävaunua olevaan ajoneuvon on asetettava sen suurinta leveyttä vastaavat taaksepäin suunnatut autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annettun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä I olevan II osan taulukon 6 kohdassa tarkoitettut E-säännön n:o 70 vaatimuksia vastaavat vinoraitaiset tunnuskilvet ja perävaunuun vastaavat pitkän yhdistelmän tunnuksat. Tunnuskilvet on sijoitettava kuorman taka-alakulmaan siten, että ainakin osa kilvistä on kuorman kulman muotoa seuraten sijoitettu vaaka- ja pystysuuntaan.

4. Jos kuljetuksen leveys on yli 7,00 metriä, takaa tulevan liikenteen varoittamiseksi kuorman vasemmanpuoleinen enintään 1,90 metrin korkeudella oleva uloin taka-alakulma on merkittävä kuorman tai 3 momentissa tarkoitettuun tunnuskilpeen kiinnitettävällä, vähintään yhdellä taaksepäin suunnatulla I momentissa tarkoitettuna kaltaisella ruskeankeltaista valoa näyttävällä merkkivalaisimella, jonka valo saa olla myös vilkkuva. Kuljetus, jonka leveys yli 1,90 metrin korkeudella on yli 4,00 metriä, on tässä pykälässä säädetyksi lisäksi merkittävä sopivalla tavalla.

5. Jos traktoriin kytketyllä perävaunulla kuljetetaan ylilevää kuljetusta taaksepäin suunnatut heijastimet ja valaisimet saa kiinnittää kuorman.

24 §

Pitkän kuljetuksen tunnusvalaisimet ja heijastimet

1. Jos ajoneuvon kuorman osa ulottuu

edessä ajoneuvon ääriiviivan ulkopuolelle tai takana enemmän kuin 1,00 metrin ajoneuvon ääriiviivan ulkopuolelle, kuorman uloin osa on merkittävä ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 49 §:n mukaisesti.

2. Jos ajoneuvoyhdistelmässä kuljetettava esine tai esineet toimivat perävaunun runkona tai kuorma ulottuu edessä enemmän kuin 1,00 metrin tai takana enemmän kuin 2,00 metriä ajoneuvon ääriiviivan ulkopuolelle, merkitsemiseen on käytettävä autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annettun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä I olevan I osan taulukon 22 kohdassa tarkoitettuja sivuvalaisimia, jotka tulee tarkoituksenmukaisella tavalla kiinnittää vähintään kahden ja enintään kuuden metrin välein kuorman alaosaan. Etummainen ja taikimmainen valaisin saavat olla enintään 1,00 metrin etäisyydellä kuorman uloimmasta ääriiviivasta. Valaisimien on oltava vähintään 0,35 metrin ja enintään 1,50 metrin korkeudella.

25 §

Varoitusauto ja sen henkilöstö

1. Varoitusautona tulee käyttää henkilö-, paketti- tai suurimmalta kokonaisuusmassaltaan enintään 4,0 tonnin kuorma-autoa.

2. Ainakin yhdessä saman kuljetuksen varoitusautossa tulee olla suomen- tai ruotsinkielentaitoinen henkilö.

3. Varoitusautojen henkilöstöllä on oltava radio- tai puhelinyhteys keskenään ja erikoiskuljetusajoneuvon kuljettajaan tai kuljettajiin, sekä yhteinen kieli kommunikointia varten.

4. Jos kuljetuksen korkeus on yli 5,00 metriä edellä kulkevassa varoitusautossa on käytettävä vapaan korkeuden mittauslaitetta.

5. Varoitusautossa on oltava tarpeelliset työkalut ja tarvikkeet liikenteen ohjauslaitteiden tilapäistä siirtoa varten.

26 §

Varoitusvalaisimista ja niiden käytöstä

1. Erikoiskuljetuksen varoitusauto, erikoiskuljetuksessa käytettävä vetoauto ja erikoiskuljetusajoneuvo tulee varustaa vähintään

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

10

786/2012

kahdella autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen liitteessä I olevan I osan taulukon 20 kohdassa ja II osan taulukon 4 kohdassa tarkoitetulla vilkkuvaa ruskeanvaloisuutta näyttävällä varoitusvalaisimella.

2. Varoitusvalaisimia on käytettävä, jos

a) kuljetus liikkuu tiellä liikennesäännöistä poikkeavasti; tai

b) ilmeisen vaaran välttämiseksi muun liikenteen varoittaminen on tarpeen.

3. Kuljetuksen liikkua liikennesääntöjen mukaisesti varoitusvalaisimia ei tule käyttää yksinomaan ylikorkeassa kuljetuksessa tai pitkän kuljetuksen edellä kulkevassa varoitusautossa.

27 §

Varoitusauton käyttö

1. Erikoiskuljetuksen takana moottoritillä tai tiellä, jossa kaksisuuntainen liikenne on liikennemerkein kielletty, ja kuljetuksen edessä muulla tiellä tulee käyttää varoitusautoa, jos kuljetuksen mitat ovat:

- a) leveys yli 3,50 metriä;
- b) leveys yli 3,00 metriä, kun kuljetuksen pituus on yli 25,25 metriä;
- c) pituus yli 30,00 metriä; tai
- d) korkeus yli 5,00 metriä.

2. Erikoiskuljetuksessa varoitusautojen on oltava kuljetuksen edessä ja takana, jos kuljetuksen mitat ovat:

- a) leveys yli 4,00 metriä;
- b) leveys yli 3,00 metriä ja pituus yli 30,00 metriä; tai
- c) pituus yli 40,00 metriä.

3. Erikoiskuljetuksessa varoitusautoja on oltava kaksi edessä ja yksi takana, jos kuljetuksen mitat ovat:

- a) leveys yli 5,00 metriä;
- b) leveys yli 4,00 metriä ja pituus yli 35,00 metriä;
- c) leveys yli 3,50 metriä ja pituus yli 40,00 metriä; tai
- d) leveys yli 3,00 metriä ja pituus yli 45,00 metriä.

4. Erikoiskuljetuksessa, jonka leveys on yli 7,00 metriä, on käytettävä vähintään neljää varoitusautoa. Niistä yksi tai useampi voi olla hälytysvarusteinen poliisiauto.

5. Varoitusautoja saa liikenteen varoittamiseksi käyttää 1–4 momentissa säädettyä vähimmäismäärää enemminkin.

28 §

Erikoiskuljetuksen varoitustaulu

1. Erikoiskuljetuksessa, jonka leveys on yli 3,50 metriä, kuljetuksen edellä olevassa varoitusautossa tulee käyttää eteenpäin suunnattua vähintään 1,0 x 0,5 metrin mittaista varoitustaulua, johon on kahdelle riville jaettuna merkitty teksti "LEVEÄ KULJETUS". Vastaavaa taaksepäin suunnattua varoitustaulua saa käyttää kuljetuksen takana ajoneuvoon tai kuormaun kiinnitettynä.

2. Puolustusvoimat voi käyttää 1 momentissa tarkoitetun varoitustaulun sijasta tekstillä "PANSSARIVAUNU" tai "PANSSARI-VAUNUJA" olevia varoitustauluja, kun kyseessä on yli 2,80 metriä leveän panssaroidun ajoneuvon tai panssaroitujen ajoneuvojen ryhmän käyttö tiellä.

3. Erikoiskuljetuksen takana ja varoitusautossa on käytettävä 1 momentissa säädettyjen mittojen mukaista taulua, jossa on oltava kahdelle riville jaettuna teksti "PITKÄ KULJETUS", jos kuljetuksen mitat ovat:

- a) leveys yli 3,00 metriä ja enintään 3,50 metriä sekä pituus yli 25,25 metriä; tai
- b) leveys enintään 3,00 metriä ja pituus yli 30,00 metriä.

4. Jos erikoiskuljetuksessa käytetään varoitusautoa vain korkeuden vuoksi, varoitusautossa on käytettävä varoitustaulua, jossa on kahdelle riville jaettuna teksti "KORKEA KULJETUS".

5. Luvanvaraisessa erikoiskuljetuksessa saa 1, 3 ja 4 momentissa tarkoitetusta varoitustaulusta poiketen käyttää Liikenneviraston hyväksymää tekstitöntä kaaviokuvalla varustettua varoitustaulua.

6. Varoitusautossa käytettävän varoitustaulun tulee olla Liikenneviraston hyväksymää mallia ja pimeän tai hämärän aikana sisäpuolelta valaistu. Erikoiskuljetusajoneuvoon tai kuormaun kiinnitettävä varoitustaulu saa olla heijastava tai ulkopuolelta valaistu. Puolustusvoimien käyttämien 2 momentissa tarkoitettujen varoitustaulujen ei kuitenkaan tarvitse olla Liikenneviraston hyväksymiä.

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

786/2012

11

29 §

Erikoiskuljetuksen varoitustaulujen käyttäminen

1. Kuormaan kiinnitettyä taaksepäin suunnattua varoitustaulua ei tarvitse käyttää, jos kuljetuksen takana käytetään varoitusautoa. Eteenpäin suunnatun varoitustaulun teksti saa näkyä myös taaksepäin ja taaksepäin suunnatun varoitustaulun teksti eteenpäin.
2. Erikoiskuljetuksen varoitustauluja saa käyttää vain, jos kuljetuksen mitat sitä edellyttävät. Muulloin varoitustaulut tulee poistaa tai peittää. Pitkissä yhdistelmissä, kun takana ei käytetä varoitusautoa, varoitustaulua saa käyttää vain kuljetuksen takana taaksepäin suunnattuna.
3. Erikoiskuljetuksen varoitusautilta saa käyttää 28 §:ssä tarkoitetun varoitustaulun lisäksi kuljetuksesta tiedottavaa tekstimerkinällä varustettua muuta varoitustaulua.

5 luku

Erikoiskuljetuksen suorittaminen

30 §

Rajoitettu ajonopeus erikoiskuljetuksessa

1. Erikoiskuljetuksen suurin sallittu nopeus on 60 km/h, jos:
 - a) kuljetuksen leveys on yli 3,5 m;
 - b) neljällä renkaalla varustettuun akseliin kohdistuva massa on yli 13 tonnia;
 - c) kahdeksalla renkaalla varustettuun akseliin kohdistuva massa on yli 20 tonnia; tai
 - d) vähintään neljällä renkaalla varustettuun vähintään kahdesta pendeliakselista muodostuvaan akselilinjaan kohdistuva massa on yli 14 tonnia;
2. Erikoiskuljetuksen suurin sallittu nopeus on 40 km/h, jos:
 - a) ajoneuvon neljällä renkaalla varustettuun akseliin kohdistuva massa on yli 15 tonnia;
 - b) kahdeksalla renkaalla varustettuun akseliin kohdistuva massa on yli 23 tonnia; tai
 - c) vähintään neljällä renkaalla varustettuun vähintään kahdesta pendeliakselista muodostuvaan akselilinjaan kohdistuva massa on yli 16 tonnia.

3. Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyjen nopeusrajoitusten lisäksi erikoiskuljetuksessa ei saa ylittää myöskään ajoneuvon tai sen osan valmistajan hyväksymää suurinta sallittua ajonopeutta.

31 §

Erikoiskuljetuksen väistämisvelvollisuus

Erikoiskuljetuksen on tarvittaessa annettava vastakkaisesta suunnasta tulevalle ajoneuvolle mahdollisuus ensiksi sivuuttaa kaipa tienkohta, jos liikenteen ohjaajan antamalla merkillä tai liikenteenohjauslaittein ei toisin osoiteta.

32 §

Liikenteen ohjaus erikoiskuljetuksissa

1. Jos kuljetuksen leveys on yli 4,00 metriä tai pituus yli 30,00 metriä tai korkeus yli 5,00 metriä, kaikkien varoitusautilien mukana on oltava liikenteenohjaaja tai poliisi.
2. Liikenteenohjaajaa on käytettävä muun liikenteen pysäyttämiseen ja ohjaamiseen, jos kuljetus tiellä liikkuu liikennesäännöistä poikkeavasti. Liikenteenohjaaja saa olla varoitusautilta kuljettajana.
3. Liikenteenohjaajalla on oltava selvästi erottuva heijastimin varustettu asu. Liikenteen pysäyttämiseen on käytettävä pienoiskoossa olevaa tieliikenneasetuksen (182/1982) 16 §:ssä tarkoitettua liikenne-merkkiä n:o 311.
4. Jos kuljetuksessa käytetään useita liikenteenohjaajia, ennen kuljetuksen aloittamista yksi niistä on nimettävä johtavaksi liikenteenohjaajaksi. Poliisi tai johtava liikenteenohjaaja määrää varoitusautilien etäisyyden ja sijainnin kuljetuksessa.
5. Liikenteenohjaajilla on oltava keskenään ja erikoiskuljetusajoneuvon kuljettajaan radio- tai puhelin-yhteys.

33 §

Peräkkäisten erikoiskuljetusten ryhmä

1. Erikoiskuljetuksia saa kuljettaa enintään kuuden peräkkäisen ajoneuvon ryhmänä, jossa kukin kuljetus merkitään valaisimilla ja

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

12

786/2012

heijastimilla samalla tavalla kuin yksittäinen erikoiskuljetus.

2. Peräkkäisessä kuljetuksessa varoitusautot tulee olla vähintään yksi jonon edessä ja yksi takana. Varoitusautojen vähimmäismäärä jonon edessä määräytyy ryhmään kuuluvan suurimman kuljetusyksikön leveyden tai pituuden mukaan. Kuitenkin yksinomaan ylikorkeissa kuljetuksissa riittää yksi varoitusauto kolmen kuljetusyksikön edessä ilman takana olevaa varoitusautoa.

3. Ryhmässä varoitusautot on sijoitettava siten, että yli 6,00 metriä leveän kuljetuksen edessä ja takana on varoitusauto. Jos peräkkäisten kuljetusten ryhmässä on neljä tai useampia kuljetusyksiköitä, vähintään jonon edessä ja lisäksi jokaisen kahden kuljetusyksikön jäljessä ja jonon viimeisenä on oltava varoitusauto.

4. Liikenteen ohjaajia on oltava vähintään yksi jokaista varoitusautoa kohden.

5. Kuljetusten suorittaminen ryhmänä ei saa kohtuuttomasti haitata muuta liikennettä.

34 §

Kuljetusta rajoittavien esteiden huomioon ottaminen

1. Erikoiskuljetusta suoritettaessa on otettava huomioon tien sivulla ja yläpuolella olevat liikennemerkit, sähkö- ja puhelinjohdot, rautateiden ajojohdot sekä muut vastaavat laitteet. Tarvittaessa on sovittava sanottujen laitteiden omistajan kanssa niiden tilapäisestä poistamisesta.

2. Kuljetuksen ajaksi tilapäisesti poistettu liikenteenohjauslaite on saatettava entiselleen välittömästi kuljetuksen ohitettua sen.

6 luku

Erikoiskuljetuksessa ilman erikoiskuljetuslupaa sallitut mitat ja massat

35 §

ETA-valtiossa ja muussa valtiossa rekisteröidyt tai käyttöön otetut ajoneuvot erikoiskuljetuksessa

1. Tämän luvun säännöksiä sallituista mitoista ja -massoista sovelletaan ETA-val-

tiassa rekisteröityyn tai käyttöön otettuun ajoneuvoon.

2. Jos muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa käytetään erikoiskuljetukseen Suomessa siihen sovelletaan ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 4 a luvun säännöksiä sallituista mitoista ja massoista, ellei Liikenteen turvallisuusvirasto ole myöntänyt lupaa niistä poikkeamiseen tai kuljetukselle ei ole myönnetty erikoiskuljetuslupaa.

3. Mitä 2 momentissa säädetään sovelletaan myös ajoneuvoyhdistelmään, jossa joko vetävä tai hinattava ajoneuvo tai molemmat on rekisteröity tai käyttöön otettu muussa kuin ETA-valtiossa.

36 §

Erikoiskuljetuksessa ilman erikoiskuljetuslupaa sallitut mitat

1. Erikoiskuljetuksen suurin korkeus maasta mitattuna muussa kuin 4 §:ssä tarkoitettussa konttikuljetuksessa ja muulla kuin henkilö- tai pakettiautolla tai niiden perävaunulla kuljetettaessa saa olla enintään 4,40 metriä.

2. Erikoiskuljetuksessa kuljetuksen suurin leveys muulla kuin henkilö- tai pakettiautolla tai niiden perävaunulla kuljetettaessa saa olla muussa kuin konttikuljetuksessa enintään 4,00 metriä. Tästä poiketen 5 §:n 2 momentin b ja g kohdassa tarkoitettua työkonetta kuljetuksessa kuorman suurin leveys saa olla 3,50 metriä ja saman momentin e kohdassa tarkoitettua perävaunulla kuljetettavan veneen tai purjelentokoneen kuljetuksessa leveys enintään 2,60 metriä. Traktoriin kytketyllä perävaunulla vain venettä, maataloutta tai tienpitoon käytettävää konetta taikka laitetta kuljetettaessa tai 5 §:n 3 momentin b kohdassa tarkoitettua turvetuotantoon liittyvässä kuljetuksessa leveys saa olla enintään 4,00 metriä, pylväitä kuljetettaessa kuitenkin enintään 2,60 metriä.

3. Erikoiskuljetuksen pituus saa olla:

- kuljetettaessa 5 §:n 2 momentin b kohdassa tarkoitettua työkonetta enintään 16,00 metriä;
- kuljetettaessa 5 §:n 3 momentin a koh-

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

786/2012

13

dassa tarkoitettua ajoneuvoa, henkilö- tai pakettiauton perävaunulla purjelentokonetta tai venettä mastoineen tai traktorin perävaunulla 5 §:n 2 momentin g kohdassa tarkoitettua työkonetta, pylväitä, venettä tai maatalouteen taikka tienpitoon käytettävää konetta tai laitetta enintään 20,00 metriä, 5 §:n 3 momentin b kohdassa tarkoitettua turvetuotantoon liittyvässä kuljetuksessa kuitenkin enintään 27,00 metriä;

c) kuorma-auton ja erikoiskuljetukseen hyväksytyin varsinaisen perävaunun muodostamassa yhdistelmässä enintään 27,00 metriä, jos perävaunun leveys ylittää 2,60 metriä tai pituus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 24 §:n 2 momentin a kohdassa sallitun arvon tai perävaunun akseliväli ylittää mainitun asetuksen 26 §:n 3 momentissa sallitun arvon ja jos kuormaa kuljetettaessa vetoauto on kuormitettu tämän asetuksen 19 §:n 4 tai 5 momentissa säädetyllä tavalla;

d) muussa kuin konttikuljetuksessa kuorma-auton ja puoliperävaunun tai vastaavan hinattavan laitteen muodostamassa yhdistelmässä enintään 30,00 metriä.

4. Erikoiskuljetuksissa kuorma saa ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 45 §:n 2 momentin säännöksestä poiketen ulottua ajoneuvon ääriiviivan ulkopuolelle seuraavasti:

- a) ajoneuvon edessä enintään 2,00 metriä;
- b) ajoneuvon takana enintään 3,00 metriä;

c) 3 momentin b kohdassa tarkoitettua ajoneuvoyhdistelmässä ja 3 momentin c kohdassa tarkoitettua kuljetuksissa perävaunun takana enintään 4,00 metriä, kuitenkin 3 momentin d kohdassa tarkoitettua yhdistelmässä enintään 6,00 metriä.

37 §

Erikoiskuljetuksessa ilman erikoiskuljetuslupaa sallitut massat

Edellä 36 §:ssä tarkoitetuissa kuljetuksissa akseli-, teli- ja kokonaisuissa eivät saa ylittää ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen mukaan tiellä yleisesti sallittuja arvoja.

7 luku

Erikoiskuljetusluvalla sallitut mitat ja massat

38 §

Erikoiskuljetusluvalla myönnettävät poikkeukset mitta- ja massarajoituksista

1 Erikoiskuljetuslupaa myönnettäessä luvan hakija voidaan velvoittaa osoittamaan, että ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä on hyväksytty luvan mukaisen kuljetuksen suorittamiseen.

2. Erikoiskuljetuslupa voidaan myöntää ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käyttämiseen tai kuorman kuljettamiseen maantiellä, jos ajoneuvon tai yhdistelmän akseli-, teli- tai kokonaisuusmassat ylittävät tiellä yleisesti sallitut massat. Erikoiskuljetuslupaa ei voida myöntää traktorilla tai sen perävaunulla suoritettaviin kuljetuksiin. Erikoiskuljetuslupa voidaan myöntää vain ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän rekisteriin merkittyjen tai ulkomailla rekisteröidylle ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle ja rekisteröimättömälle ajoneuvolle valmistajan sallimien massojen rajoissa.

3. Erikoiskuljetuslupa voidaan myöntää sellaisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käyttämiseen tai kuorman kuljettamiseen maantiellä, joka poikkeaa 36 §:ssä säädetyistä enimmäismitoista. Lupaa ei voida myöntää:

a) henkilö- tai pakettiautolla taikka traktorilla tai niiden perävaunulla tapahtuviin kuljetuksiin lukuun ottamatta 5 §:n 3 momentin b kohdassa tarkoitettuja turvetuotannossa käytettäviä tyhjänä siirrettäviä perävaunuja;

b) 5 §:n 2 momentin b ja g kohdassa tarkoitettua työkoneneen kuljetuksessa leveyden ylittämiseen;

c) 4 §:n 2 momentissa mainittujen arvojen ylittämiseen muun kuin jakamattoman esineen kuljetuksessa tai tyhjän kontin kuljetuksessa.

4. Erikoiskuljetuslupa voidaan myöntää sellaiselle muussa kuin ETA-valtiossa rekisteröidylle tai käyttöönotetulle ajoneuvolle tai ajoneuvojen yhdistelmälle, joka ylittää ajo-

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN ASETUS 786/2012

14

786/2012

neuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen 4 a luvun mittoja koskevia raja-arvoja.

5. Sellaiselle ajoneuvolle tai ajoneuvojen yhdistelmälle, jota ei ole rekisteröity tai ilmoitettu rekisteröitäväksi, saa erikoiskuljetusluvun myöntää vain tilapäiseen siirtoon ilman kuormaa.

6. Erikoiskuljetuslupa voidaan myöntää asianomaisen tienpitäjän suostumuksella myös muulla kuin maantiellä tapahtuvaa kuljetusta varten.

7. Erikoiskuljetusluvassa ilmoitettuja, rekisteriin merkittyjä tai rekisteröimättömän ajoneuvon valmistajan sallimia akseli-, telitai yhdistelmän kokonaisuusarvoja ei saa ylittää ajoneuvoa tiellä kuljettaessa.

8. Erikoiskuljetuslupa voidaan myöntää 5 §:n 5 momentin mukaiselle ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle.

8 luku

Erityissäännökset

39 §

Asiakirjojen mukana pitäminen ja liikenteen valvonta

Erikoiskuljetuslupa liitteineen ja katsastus-toimipaikan antama todistus hinattavan laitteen kytkemiseen myönnetystä 13 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetusta hyväksymisestä tulee olla mukana kuljetuksessa. Asiakirjat tai niiden jäljennökset on vaadittaessa esitettävä liikenteen valvojalle.

40 §

Tielaitteiden vahingoittaminen

Jos erikoiskuljetuksessa vahingoitetaan

Helsingissä 13 päivänä joulukuuta 2012

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

Liikenneneuvos, johtava asiantuntija Kari Saari

tietä, liikenteenohjauslaitteita, tiemerkintöjä, aurasviittoja tai muita tiealueen laitteita ja rakenteita, 36 §:n mukaisessa kuljetuksessa kuljetuksen suorittajan ja 38 §:n mukaisessa kuljetuksessa luvan saajan on korvattava vahinko.

41 §

Valitusosoitus

Muutoksenhausta hallintoviranomaisen tämän asetuksen nojalla antamaan päätökseen säädetään hallintolainkäyttölaissa (586/1996).

42 §

Voimaantulo

1. Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2013.

2. Tämän asetuksen 11 § tulee voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2013.

3. Tällä asetuksella kumotaan erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusajoneuvoista annettu liikenneministeriön päätös (1715/1992). Perävaunuun, joka otetaan ensi kertaa erikoiskuljetuskäyttöön ennen 1 päivää heinäkuuta 2013, sovelletaan kuitenkin jarruvaatimusten osalta tämän asetuksen voimaan tullessa voimassa olleita määräyksiä.

4. Ennen tämän asetuksen voimaantuloa käyttöön otettua, erikoiskuljetukseen hyväksyttyä ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää saa edelleen käyttää erikoiskuljetukseen edellyttäen, että ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä on tämän asetuksen voimaan tullessa voimassa olleiden määräysten mukainen.

5. Ennen asetuksen voimaantuloa voidaan ryhtyä asetuksen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

ERIKOISKULJETUSLUPAHAKEMUS



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

ERIKOISKULJETUSLUPAHAKEMUS

Uusitaan lupa nro:		(lupanumero luvan oikeassa yläkulmassa, esim. 04/1234/2013)	
1. Kuljetuksen suoritusajankohta			
2. Luvansaaja			Henkilö- tai y-tunnus (Suomi) tai VAT-tunnus (muut EU-maat)
3. Postitusosoite (ja laskutusosoite, jos eri)	Postitusosoite:	Laskutusosoite:	
Lupakopion toimitustapa	<input type="checkbox"/> faxilla <input type="checkbox"/> sähköpostilla <input type="checkbox"/> postitse		
4. Lisätietoja antaa	Nimi:	Puhelin:	
5. Ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät <small>(Jos ajoneuvoyhdistelmä on rekisteröity EU- tai ETA-alueen ulkopuolelta, täytyy velouton valmistenumero ilmoittaa)</small>	Yliraskaissa kuljetuksissa ajoneuvon rekisterinumero tai muu yksilöinti <input type="checkbox"/> Kuorma-auto rek-nro tai v.nro <input type="checkbox"/> Puoliperävaunu <input type="checkbox"/> Varsinainen perävaunu <input type="checkbox"/> Keskiakseliperävaunu <input type="checkbox"/> Välivaunu <input type="checkbox"/> Hinattava laite <input type="checkbox"/> Ajoneuvonosturi <input type="checkbox"/> Muu		Kans.tunnus (ellei FIN)
6. Kuljettava esine ja esineen massa	Massa ei saa ylittää suurinta rekisterioitteeseen merkittyä arvoa		
7. Kuljetuksen enimmäismassa akselittain ja akselivälit			akselimassa
			akseliväli
8. Kuljetuksen suurin massa ja enimmäismitat kuormattuna ja kuormaamattomana sekä kuljettavan esineen mitat	kuormaamaton	kuorma	kuormattuna
Massa			
Korkeus			
Leveys			
Pituus			
9. Liitteet			
10. Kuljetusreitit tai reitistö	Lähtö- ja määräpaikka tarkalla katuosoitteella ja paikkakunnan nimellä yksilöitynä sekä mahdollinen reittitoivomus välikohteilla esitettyinä. Reitit on voimassa vain menosuuntaan. Haettava reitistö		

PIRKANMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
 Asiakaspalvelu, Erikoiskuljetukset PL 297, 33101 TAMPERE
 erikoiskuljetukset@ely-keskus.fi puhelin: 0208 90 300
 www.ely-keskus.fi/erikoiskuljetukset faksi: 0208 02 6301

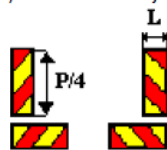
Allekirjoitus

ERIKOISKULJETUKSEN MERKINNÄT

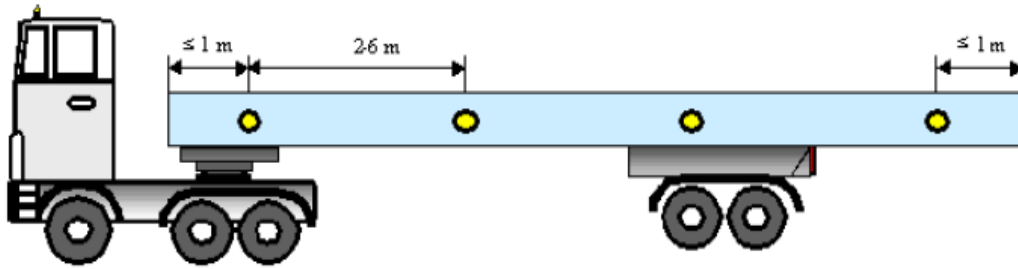
Kuljetuksen leveys (L)	Merkinnät ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän edessä	Kuva
$L \leq 3,0$ m	Vetoauton etuosaan tai ohjaamon taakse merkkitanko, jossa 1) 1 valkoinen heijastin (10 x 20 cm) ja 2) 1 ruskeankeltaista valoa näyttävä valaisin* (valoaukon pinta-ala min 50 cm ²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 6) 2 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää varoitusvalaisinta (käytetään samaan aikaan kuin varoitusautossa).	
$3,0 < L \leq 3,5$ m	Vetoauton etuosaan tai ohjaamon taakse merkkitanko, jossa 1) 1 valkoinen heijastin (10 x 20 cm) ja 2) 2 ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm ²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 6) 2 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää varoitusvalaisinta (käytetään samaan aikaan kuin varoitusautossa).	
$3,5 < L \leq 4,0$ m	1) 1 valkoinen heijastin (10 x 20 cm) ja 2) 2 ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm ²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. <i>Heijastin ja valaisimet voidaan kiinnittää joko merkkitankoihin tai kuorman</i> 6) 2 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää varoitusvalaisinta (käytetään samaan aikaan kuin varoitusautossa).	
$4,0 < L \leq 7,0$ m	1) 1 valkoinen heijastin (10 x 20 cm) ja 2) 2 ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm ²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 3) Ruskeankeltaista valoa näyttävät lisävalaisimet* enintään 1,0 metrin välein ajoneuvon ja kuorman ulompien valojen välille, kun ajoneuvon ja kuorman ulompien valojen etäisyys on yli 1,0 metriä. 4) Tunnuskilvet** kuorman leveydelle pysty- ja vaakasuuntaan kuorman muotoa seuraten (vuorottaisin punaisin ja keltaisin vinoraidoin). 6) 2 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää varoitusvalaisinta (käytetään samaan aikaan kuin varoitusautossa).	
$L > 7,0$ m	1) 1 valkoinen heijastin (10 x 20 cm) ja 2) 2 ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm ²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 3) Ruskeankeltaista valoa näyttävät lisävalaisimet* enintään 1,0 metrin välein ajoneuvon ja kuorman ulompien valojen välille, kun ajoneuvon ja kuorman ulompien valojen etäisyys on yli 1,0 metriä. 4) Tunnuskilvet** kuorman leveydelle pysty- ja vaakasuuntaan kuorman muotoa seuraten (vuorottaisin punaisin ja keltaisin vinoraidoin). 5) 1 ruskeankeltaista valoa näyttävä valaisin (voi olla vilkkuva) kuorman vasempaan alakulmaan enintään 1,9 metrin korkeudelle. 6) 2 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää varoitusvalaisinta (käytetään samaan aikaan kuin varoitusautossa).	

* Valaisimien lamppujen teho 15 - 21 W (ei varoitusvalaisimien)

**Tunnuskilpien pituus (P) vähintään 1130 mm ja enintään 2300 mm sekä leveys (L) vähintään 130 mm ja enintään 150 mm.



ERIKOISKULJETUKSEN MERKINNÄT



Sivuväläisimiä on käytettävä, jos

- kuorma toimii perävaunun runkona
- kuorma ulottuu edessä yli 1,0 metriä tai takana yli 2,0 metriä ajoneuvon ääriveriivan ulkopuolelle.

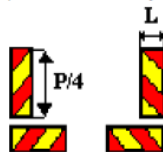
Sivuväläisimien lamppujen teho 4 – 10 W ja korkeus maasta 0,35 – 1,5 metriä.

ERIKOISKULJETUKSEN MERKINNÄT

Kuljetuksen leveys (L)	Merkinnät ajoneuvon takana	Kuva
$L \leq 3,0$ m	<ol style="list-style-type: none"> 1 punainen heijastin (ei kolmion muotoinen) ja 2 punaista valoa näyttävää valaisinta* (valoaukon pinta-ala min 50 cm^2) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 6) 1 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisin kuorman takana (valaisinta ei käytetä silloin, kun käytetään varoitusautoa takana). 	
$3,0 < L \leq 4,0$ m	<ol style="list-style-type: none"> 1) 1 punainen heijastin (ei kolmion muotoinen) ja 2) 2 punaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen pinta-ala min 50 cm^2) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 6) 1 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisin kuorman takana (valaisinta ei käytetä silloin, kun käytetään varoitusautoa takana). 	
$4,0 < L \leq 7,0$ m	<ol style="list-style-type: none"> 1) 1 punainen heijastin (ei kolmion muotoinen) ja 2) 2 punaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm^2) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 3) Punaista valoa näyttävät lisävalaisimet* enintään 1,0 metrin välein ajoneuvon ja kuorman ulompien valojen välille, kun ajoneuvon ja kuorman ulompien valojen etäisyys ylittää 1,0 metriä. 4) Tunnuskilvet kuorman leveydelle pysty- ja vaakasuuntaan kuorman muotoa seuraten (vuorottaisiin punaisin ja keltaisin vinoraidoin). 6) 1 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisin kuorman takana (valaisinta ei käytetä silloin, kun käytetään varoitusautoa takana). 	
$L > 7,0$ m	<ol style="list-style-type: none"> 1) 1 punainen heijastin (ei kolmion muotoinen) ja 2) 2 punaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm^2) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 3) Punaista valoa näyttävät lisävalaisimet* enintään 1,0 metrin välein ajoneuvon ja kuorman ulompien valojen välille, kun ajoneuvon ja kuorman ulompien valojen etäisyys on yli 1,0 metriä. 4) Tunnuskilvet** kuorman leveydelle pysty- ja vaakasuuntaisesti kuorman muotoa seuraten (vuorottaisiin punaisin ja keltaisin vinoraidoin). 5) 1 ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisin (voi olla vilkkuva) kuorman vasempaan alakulmaan enintään 1,9 metrin korkeudelle. 6) 1 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävää valaisin kuorman takana (valaisinta ei käytetä silloin, kun käytetään varoitusautoa takana). 	

* Valaisimien lampujen teho 15 - 21 W (ei varoitusvalaisimen)

**Tunnuskilpien pituus (P) vähintään 1130 mm ja enintään 2300 mm sekä leveys (L) vähintään 130 mm ja enintään 150 mm.

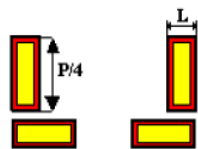


ERIKOISKULJETUKSEN MERKINNÄT

Kuljetuksen leveys (L)	Merkinnät ajoneuvoyhdistelmän takana	kuva
$L \leq 3,0$ m	<ol style="list-style-type: none"> 1 punainen kolmion muotoinen heijastin ja 1 punaista valoa näyttävä valaisin* (valoaukon pinta-ala min 50 cm²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 6) 1 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävä varoitusvalaisin kuorman takana (valaisinta ei käytetä silloin, kun käytetään varoitusautoa takana) 	
$3,0 < L \leq 4,0$ m	<ol style="list-style-type: none"> 1 punainen kolmion muotoinen heijastin ja 2 punaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 6) 1 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävä varoitusvalaisin kuorman takana (valaisinta ei käytetä silloin, kun käytetään varoitusautoa takana) 	
$4,0 < L \leq 7,0$ m	<ol style="list-style-type: none"> 1 punainen kolmion muotoinen heijastin ja 2 punaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 3) Punaista valoa näyttävät lisävalaisimet* enintään 1,0 metrin välein ajoneuvon ja kuorman uloimpien valojen välille, kun ajoneuvon ja kuorman uloimpien valojen etäisyys on yli 1,0 metriä. 4) Tunnuskilvet kuorman leveydelle pysty- ja vaakasuuntaan kuorman muotoa seuraten (vuorottaisin punaisin ja keltaisin vinoraidoin). 6) 1 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävä varoitusvalaisin kuorman takana (valaisinta ei käytetä silloin, kun käytetään varoitusautoa takana). 	
$L > 7,0$ m	<ol style="list-style-type: none"> 1 punainen kolmion muotoinen heijastin ja 2 punaista valoa näyttävää valaisinta* päällekkäin (kunkin valaisimen valoaukon pinta-ala min 50 cm²) kuorman leveydelle 0,35 - 1,5 metrin korkeudelle. 3) Punaista valoa näyttävät lisävalaisimet* enintään 1,0 metrin välein ajoneuvon ja kuorman uloimpien valojen välille, kun ajoneuvon ja kuorman uloimpien valojen etäisyys on yli 1,0 metriä. 4) Tunnuskilvet** kuorman leveydelle pysty- ja vaakasuuntaisesti kuorman muotoa seuraten (punaisinkehyksin keltaisella pohjalla). 5) 1 ruskeankeltaista valoa näyttävä valaisin (voi olla vilkkuva) kuorman vasempaan alakulmaan enintään 1,9 metrin korkeudelle. 6) 1 kiertävää tai vilkkuvaa ruskeankeltaista valoa näyttävä varoitusvalaisin kuorman takana (valaisinta ei käytetä silloin, kun käytetään varoitusautoa takana). 	

* Valaisimien lampujen teho 15 - 21 W (ei varoitusvalaisimen)

**Tunnuskilpien pituus (P) vähintään 1130 mm ja enintään 2300 mm sekä leveys (L) vähintään 195 mm ja enintään 230 mm.



VAROITUSTAULUJEN HYVÄKSYTYT VALMISTAJAT



Tiehallinnon päätöksillä hyväksytyt varoitustaulujen valmistajat

Tiehallinto on hyväksynyt päätöksillään erikoiskuljetusten varoitustaulujen valmistajiksi seuraavat yritykset.

Hyväksymistunnus, hyväksytyt valmistaja ja taulun tyyppi

TIEH:n hyväksymä Tp-10/1991 tyypit A ja B *)

Liikennetuotteet Oy (Rencomet Oy)
PL 28, Liedontie 37 04800 MÄNTSÄLÄ
Puh. (019) 687 3250, faksi (019) 687 1626
<http://www.liikennetuotteet.fi/>

TIEH:n hyväksymä Tp-11/1991 tyyppi A ja B*)

Antti Valkonen T:mi
Ahjontie 1 63100 KUORTANE
puh. 020 742 4540 fax. 020 7424 548
www.anttivalkonen.fi

TIEH:n hyväksymä Tp-12/1991 tyyppi A ja B *)

TMT Malinen Oy Keijo Malinen
Vanhatie 16, 15210 LAHTI
(03) 882 0500 faksi (03) 882 0550
<http://www.tmt.fi>

TIEH:n hyväksymä Tp-13/1991 tyyppi B *)

Futer (Replast) Rauno Edelman
16280 KUIVANTO (Orimattila)
(03) 763 5370, 0400 852 459

*) tyypit A = yksipuolinen läpivalaistu ja
B = kaksipuolinen läpivalaistu

Lisätietoja taulun hyväksymisestä ja sen käytöstä:
Pirkanmaan ELY-keskus, kuljetuslupien neuvonta, 0206 90 302.

Aleksi Haapavaara
tarkistettu 20.1.2011

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Liikenne ja infrastruktuuri
Yliopistokatu 30
PL 297
33101 TAMPERE

Puhelin
020 636 0050

Telefaxi
(03) 309 1603

Sähköposti
kirjasto.pirkanmaa@ely-keskus.fi
etunimi.kukkonen@ely-keskus.fi

www.ely-keskus.fi

VANHANMALLINEN TODISTUS KÄYTÄNNÖNOSAN SUORITTAMISESTA

TODISTUS 1 (1)

2.10.2008

TODISTUS KÄYTÄNNÖNOSAN SUORITTAMISESTA

Nimi, osoite ja puhelinnumero _____

Teoriakurssin nro, aika (vuosi) ja paikka: _____

Kuljetuksen mittana pitää olla ainakin yksi seuraavista: leveys yli 4 metriä, pituus yli 30 metriä tai korkeus yli 5 metriä.

1. Liikenteenohjaajan toimintaa on seurattu erikoiskuljetuksessa _____ km väliä _____ (lähtö-/määräpaikka)
2. Kuljetuksen leveys _____ m
3. Kuljetuksen pituus _____ m
4. Kuljetuksen korkeus _____ m
5. Kuljetuksen suorittaja _____
6. Kuljetusluvan numero _____
7. Kuljetuksen suoritusajankohta _____
8. Kuljetusryhmään kuului _____ varsinaista erikoiskuljetusta (erikoiskuljetukset letkana)

Kuljetuksen EKL- ohjaaja _____
allekirjoitus, kortin nro

Todistukset / kopiot käytännön osan suorittamisesta, vähintään kolme (3) kuljetusta ja jäljennös ajokortin etusivusta on lähetettävä Tiehallinnolle kahden kuukauden aikana EKL –kurssista osoitteella:

Tiehallinto, Asiakaspalvelut
Erikoiskuljetukset
PL 376
33101 TAMPERE

Hämeen tiepiiri
Yliopistonkatu 36
PL 376
33101 TAMPERE

Puhelin
0204 22 11

Telefaxi
0204 22 4002

Sähköposti
hameen.sejiri@tiehallinto.fi
etunimi.sukunimi@tiehallinto.fi

www.tiehallinto.fi

UUDENMALLINEN TODISTUS KÄYTÄNNÖNOSAN SUORITTAMISESTA



TODISTUS

EKL-peruskurssin käytännönosan suorittamisesta

Nimi		
Osoite		
Puhelinnumero		
Peruskurssin järjestäjä	Kursstin johtaja	
Kursstin aika ja paikka		
Yleiskuvaus kuljetuksesta (esim. reitti, mitä kuljetetaan, montako EKL-ohjaajaa osallistuu ja heidän nimensä jne.)		
Kuljetuksen suorittaja sekä kuljettajan nimi		
Kuljetusluvun numero	Kuljetuksen ajankohta	
Kuljetuksen leveys m	Kuljetuksen pituus m	Kuljetuksen korkeus m
Kuljetuksen ryhmään kuuluu kpl varsinaista erikoiskuljetusta (erikoiskuljetukset letkana)		
Liikenteenohjaajan toimintaa on seurattu erikoiskuljetuksessa km		
Vakuutan, että edellä mainittu henkilö on ohjauksessani osallistunut edellä kuvattuun kuljetukseen ja seurannut kuljetusta koko edellä mainitun ajan		
Aika	Palkka	
Kuljetuksen EKL -ohjaaja		
Allekirjoitus	EKL-kortin numero	
Nimen selvennys	Puhelinnumero	

PÄÄTÖS EKL-OIKEUDEN PÄÄTTYMISESTÄ



PÄÄTÖS	1 (2)
26.11.2009	8417/2007/30/19

Erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaoikeuden päättyminen

1. Päätöksen tausta ja tavoitteet

Tieliikennelain uusi 49 § on tullut voimaan 1.9.2009 alkaen. Tiehallinnolla on edelleen toimivalta määrätä henkilö ohjaamaan liikennettä erikoiskuljetuksissa. Liikenteenohjaaja määrätään määräajaksi. Lisäksi laissa todetaan, että liikenteen ohjaajana toimivan henkilön on oltava täysi-ikäinen, hänen on annettava suostumuksensa tehtävään ja hänellä on oltava tehtävän edellyttämä asiantuntemus. Liikenteen ohjaajaksi määrättyiltä henkilöiltä edellytetään tehtävään määrävän viranomaisen hyväksymää liikenteen ohjaajan koulutusta ja häneen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Liikenteenohjaajaoikeuden määräaikaisuuden ja pakollisen koulutuksen tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta ja yhdenmukaistaa liikenteenohjaajien ammatillisen osaamisen vähimmäistasoa sekä lupakäytäntöä.

Liikenteenohjaajien pätevyyttä koskevat uudet vaatimukset ja oikeuden määräaikaisuus ulotetaan koskemaan myös ennen lainmuutosta myönnettyjä, toistaiseksi voimassaolevia liikenteenohjaajaoikeuksia.

2. Päätös erikoiskuljetusten liikenteenohjaajaoikeuksienne päättymisestä

Tiehallinto katsoo, että lakiuudistuksen myötä on tarkoituksenmukaista muuttaa kaikkien liikenteenohjaajaoikeuksien voimassaolo määräajaksi ja rajoittaa oikeuden olemassaolo päättymään lopullisesti viimeistään sen kuukauden lopussa, jonka aikana oikeudet omaava henkilö täyttää 70 vuotta.

Tiehallinnon ylläpitämän erikoiskuljetusten liikenteenohjaajarekisterin mukaan Te olette täyttänyt 70 vuotta. Näin ollen oikeutenne toimia erikoiskuljetusten liikenteenohjaajana on päättynyt.

PÄÄTÖS EKL-OIKEUDEN PÄÄTTYMISESTÄ

PÄÄTÖS	2 (2)
26.11.2009	8417/2007/30/19

3. Yhteystiedot

Lisätietoja tästä päätöksestä voi tiedustella puhelimitse tai sähköpostitse Tiehallinnosta lupapäällikkö Anne Ranta-aholta, puhelin 040 848 8638 ja sähköposti anne.ranta-aho@tiehallinto.fi (1.1.2010 alkaen anne.ranta-aho@ely-keskus.fi)

4. Sovelletut lainkohdat ja ohjeet

- Tieliikennelaki 49 §
- Tiehallinnon ohje erikoiskuljetusten liikenteenohjaajakoulutuksesta TIEH 1000220-v-09.2

5. Allekirjoitukset

Johtaja


Aulis Nironen

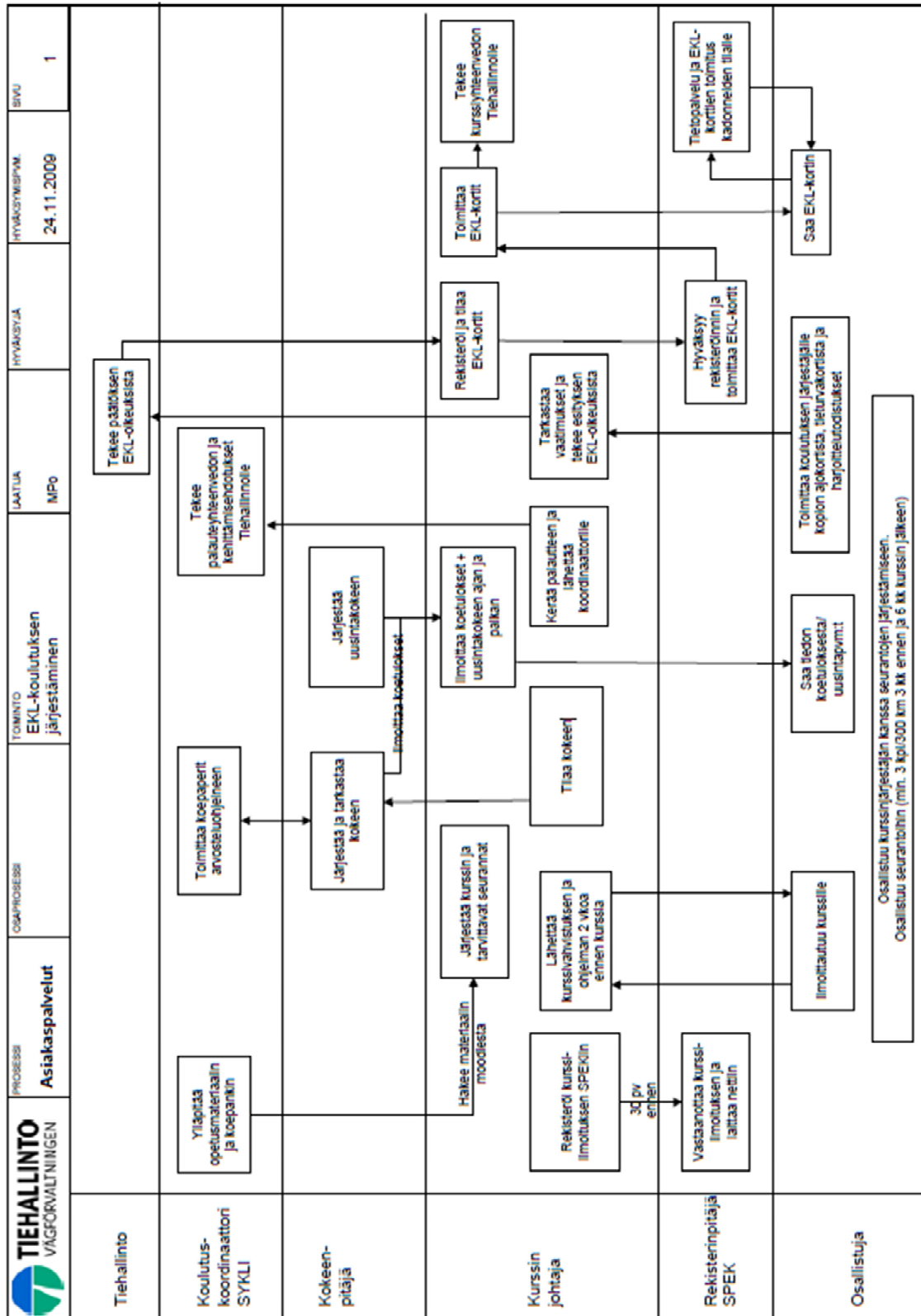
Asiakaspalvelujohtaja


Lea Virtanen

TIEDOKSI

Matti Höyssä, H
Anne Ranta-aho, H
Arkisto

EKL-KOULUTUKSEN PROSESSIKAAVIO



Osallistuu kurssinjohtajan kanssa seurantolan järjestämiseen.
 Osallistuu seurantohin (mtn. 3 kpl/300 km 3 kk ennen ja 6 kk kurssin jälkeen)