

| Kohta | Kommentti | Lausunnon antaja | Traficom |
|------------------|--|------------------------------|---|
| 2.1 | Määräysluonnos määrittelee AJONEUVOYHDISTELMÄN. Perustelumuistio vain perävaunun. Mikäli Luonnos säilyy lakitekstiin, silloin työntöautokin on kytkentäkatsastettava. Mikäli taas perustelumuistion mukainen teksti, niin tällöin jää vetoauto kytkennästä pois. | Pertti Lato- vehmas Ky | Määräyksessä on vain viittauksia lakeihin, joita ei tässä yhteydessä muuteta. Työntöautoa ei ole tarkoitus määrätä kytkentäkatsastettavaksi. |
| 2.2.1/4.3./10.2. | Veneen kuljetusauton vaatimukset selkeyttäisi, jos olisi heti alussa | Pirkanmaan ELY | Ei muutosta. |
| 2.2.1, kohta 1 | Kattaako N3-luokka myös N3G-luokan? | Pirkanmaan ELY | Ei muutosta. N3G kuuluu N3-luokkaan. |
| 2.2.1, kohta 4 | Eryteisesti raskaan ja/tai pitkän... | Pirkanmaan ELY | Ei muutosta. Raskas ja pitkä kuuluu joka tapauksessa määritelmän piiriin. |
| 2.2.1 kohta 5 | Mikäli O2 perävaunua tullaan käyttämään erikoiskuljetukseen, näiden osalta ei saa poistaa mahdollista määräaikaikatsastus velvoitetta (suunniteltu poistettavaksi määräaikaikatsastus kaikista O2 perävaunuista) | POHA | Ei liity erikoiskuljetusmääräykseen, koska ylimassoja ei sallita. |
| 2.2.1 | kohdassa 8 on turha rajata määritelmää vain N3 luokkaan, vaan sisällyttää kohtaan kaikki vaurioituneen ajoneuvon kuljettamiseen rakennetut hinausautot | SKAL | Ei ole tiedossa, että olisi tarvetta muille kuin N3-luokan hinausautoille, jotka ylittävät sallitut mitat. N2-luokan ajoneuvolle ei ole perusteltua antaa poikkeusta massasta, koska voidaan käyttää N3-luokan hinausautoa. |
| 3.1 | Epäsuoran näkemisenlaite: voisiko kamera vaatimus olla sama kuin HCT yhdistelmässä | POHA | Ei muutosta. Yleisempi vaatimus sopii paremmin vaihtelevan kokoisille kuormille. |
| 3.1 | Erikoiskuljetusajoneuvolle voidaan hyväksyä tiellä yleisesti sallittuja massoja suuremmat massat EU-asetuksen (EU) N:o 1230/2012 mukaisesti tai ajoneuvon valmistajan antaman selvityksen perusteella kohdan 3.2.2 ja 3.2.7 mukaisin ehdoin. Valmistajan antamassa selvityksessä ilmoitettujen enimmäismassojen tulee olla sellaiset, joilla muuta kuin erikoiskuljetusajoneuvoa koskevat tekniset vaatimukset täyttyvät, jos vaatimuksista ei ole annettu poikkeuksia tässä määräyksessä eikä EU-asetuksessa. Selvityksessä tulee olla: | Autotuoajat ja Teollisuus | Muutettu näin. |

| | | | |
|-----------------|---|----------------|--|
| | <p>2) tieto mahdollisesta perusajoneuvon tyyppihyväksyntänumerosta, variantista ja versiosta</p> <p>Valmistajan selvitykseen vaaditaan määräyksessä myös ajoneuvon tyyppihyväksyntänumero, variantti ja versio. Nämä tiedot eivät näy kaikilla maahantuojiilla tehtaiden järjestelmissä, joten tietojen etsiminen rekisteröintitiedoista hidastaa maahantuojan prosessia. Esitämme siis alakohdan 2) poistoa määräyksen vaatimuksista.</p> | | |
| 3.2.7 | <p>Koneenkuljetusauton kolmiakselisen telin massan nosto aiheuttaa ongelmia erikoiskuljetuslupien kanssa. Meillä on olemassa muita reitistöjä, joissa on mahdollista saada kuorma-auton 3-akseliselle telille 33 tonnin massat. Näitä reitistöjä voidaan myöntää myös koneenkuljetusautoille, joten 33 tonnin telimassalle löytyy kyllä lupamahdollisuuksia. Nämä reitistöt ovat kuitenkin suppeampia ja kattavat vain alueiden käytetyimmät reitit, alemmaa tieverkkoa ne eivät kata ja yleensä koneenkuljetusautoilla on tarve päästä juuri sinne alemmalle tieverkolle *). Reittiluvissa tuo 33 tonnin telimassa onnistunee myös, koska tällöin tarkastellaan jokainen silta erikseen. Reittiluvat vaan eivät ole suosiossa, koska niiden saaminen voi kestää useampia päiviä ja kuljetukset tulevat nopealla aikataululla. Mm. tämän vuoksi koneenkuljetusautoille on kehitetty omat reitistöt.</p> <p>Myönnettäessä poikkeuslupaa yli 30 tonnin telimassalle olisi tärkeää, että kuljetusyrietykset tietäisivät jo poikkeuslupaa hakiessa, että he eivät saa haluamaansa reitistöä (metsäkonereitistö) yli 30 tonnin 3-akseliselle telille. Toki, se on myös asiakkaiden omalla vastuulla selvittää asiaa, mutta yleensä se tulee erikoiskuljetuslupaa hakiessa esiin, että massoja ei pystytäköön hyödyntämään.</p> <p>*) Tässä erityyppisten reitistöjen karkea jako: - Kaikki valtion tiet tietyllä alueella pois lukien painorajoitetut/asetuksenmukaiset sillat + matalat alikulkupaikat. Esim. metsäkoneneenkuljetusautojen reitistöt kuuluvat tähän. - "Kokoelma" ennalta tarkkaan määriteltyjä reittejä, esim. seututie 140 Kt 50 liittymästä St 296 liittymään asti. Palvelee pääasiassa yhdistelmiä.</p> | Pirkanmaan ELY | Ei muutosta. Kuten ELYn vastauksesta ilmenee, myös 33 t telimassalle on käyttöä joissain tapauksissa ja määräyksessä määrätään vain suurimmasta mahdollisesta arvosta. |
| 3.2.9 kappale 4 | Maininta erikoisehtoihin rekisteriotteelle, varsinkin jos autossa käytetään useampia kytkentälaitteita | Pirkanmaan ELY | Ei tarvitse mainita määräyksessä, koska kaikki kytkentälaitteet kuuluu merkitä rekisteriin. |

| | | | |
|---------------------------------|--|-----------|---|
| 3.2.2 | Määräys, jonka mukaan jos yksinomaan jakamattoman kuorman kuljettamiseen hyväksytyn auton ja perävaunun yhdistelmän massa on suurempi kuin 150 tonnia, ajoneuvoyhdistelmän enimmäisnopeus voidaan rajoittaa alle 40 km/h, tulisi säilyttää ennallaan. Käytössä on paljon uudehkoa kalustoa, jossa massat 40 km/h nopeudella ovat käytössä ja myös tarpeen. Jos alle 150 tonnin yhdistelmille alimmillaan sallitaisiin massat 50 km/h nopeudella, niin silloin näiltä osin valtaosa yksinomaan jakamattoman kuorman kuljettamiseen hyväksytyistä auton ja erikoiskuljetusperävaunun yhdistelmistä rinnastuisi muuhun kuljetukseen kuin yksinomaan jakamattoman kuorman kuljettamiseen hyväksytyn auton ja erikoiskuljetusperävaunun kuljetuksiin, joille sallitaan massat vähintään 50 km/h nopeudella. | Siimet Oy | Kohdassa 3.2.2 sallitaan myös nopeus 40 km/h: "Auton ja erikoiskuljetusperävaunun yhdistelmän saa hyväksyä käytettäväksi tiellä alle 50 km/h enimmäisnopeudella vain, jos yhdistelmän massa on yli 150 tonnia ja yhdistelmä on hyväksytty vain jakamattoman kuorman kuljettamiseen." Siimetin vastaus lisäkysymykseen 14.2., jos muutetaan 50 km/h tilalle 40 km/h: "Eli jos oikein ymmärrän, niin silloin erikoiskuljetusperävaunulle, yhdistelmän massasta riippumatta, saisi edelleen akselimassat 40 km/h? Esimerkiksi usein käytetylle BPW:n 14 tonnin pari-pyöräakselille ja renkaalle 285/70 R19,5 saisi kantavuutta valmistajien prosenttitaulukoiden mukaan 15,4 tonnia / 40 km/h. Ja yhdistelmän massan ylittäessä 150 tonnia saisi akselimassat alle 40 km/h nopeuksilla. Jos näin, niin silloin mielestämme määräyksen kohta 3.2.2 olisi kunnossa. Ratkaistu niin, että laitetaan nopeusrajoitukseksi 50 km/h, mutta sallitaan 31.5.2020 asti siirtymämääräyksellä 40 km/h. |
| | Vaihtoehtoisesti massoille 40 km/h nopeudella rajana pidettävä yhdistelmän kokonaismassa olisi 100 tonnia, jolloin käytännössä kyseessä olisi yksinomaan jakamattoman kuorman kuljettamiseen hyväksytty auton ja perävaunun yhdistelmä. Vaatimus yhdistelmän massoille alle 40 km/h nopeudella säilyisi ennallaan 150 tonnissa, kuten myös ylempanä on mainittu. | Siimet Oy | Tuomas pyytänyt tarkennuksia. Tarkennus saatu (yllä). ELYlle sopii yllä kuvattu menettely. |
| 3.2.9 Erikoiskuljetuspv rakenne | E-säännössä nro 48 muutossarja 05 ääriiviivamerkkintöjen pituuksien lievennykset (60% ja 40% kokonaisleveydestä ja -pituudesta 6.21.4.1.3 ja 6.21.4.2.3) tulisi lisätä uuteen erikoiskuljetusmääräykseen, koska tietääkseni uudessa E-säännön nro 48 muutossarjassa 06 (joka kaikieti tulee voimaan kesällä 2019) nämä lievennykset poistuvat. Erikoiskuljetusperävaunujen usein poikkeuksellisten rakenteiden vuoksi nämä lievennykset ovat hyvin tarpeelliset. | Siimet Oy | Kohtien 6.21.4.1.3 ja 6.21.4.2.3 prosenttihelputuksia ei tarvita, koska E-säännön 48 muutossarjoissa 05 ja 06 on kohta 6.21.1.2.5: "Jos valmistaja voi tutkimuslaitoksen suorittaman tarkastuksen jälkeen osoittaa tyyppihyväksyntäviranomaiselle, että kohtien 6.21.2–6.21.7.5 vaatimuksia ei ole mahdollista noudattaa sellaisten toiminnallisten vaatimusten vuoksi, jotka edellyttävät ajoneuvon erityistä muotoa, rakennetta tai mallia, voidaan joidenkin vaatimusten osittaista täyttymistä pitää hyväksyttävänä. Tämän hyväksynnän ehtona on se, että vaatimukset täyttyvät aina, kun se on mahdollista, ja että osittain vaatimukset täyttäviä näkyvyysmerkintöjä on ajo- |

| | | | |
|---------------------------------|--|-----------|---|
| | | | neuvossa mahdollisimman paljon. Tämä voi tarkoittaa lisäkiinnikkeiden tai levyjen asentamista soveltuviin paikkoihin säännön nro 104 mukaisten materiaalien kiinnittämistä varten, jotta varmistetaan näkyvyystavoitteen mukaiset selkeät ja yhdenmukaiset merkinnät." |
| 3.2.9 Erikoiskuljetuspv rakenne | Ohjautuva(t) akseli(t) tulisi olla lukittavissa tarpeen mukaan esim. käyttökytkimellä auton ohjaamosta käsin, koska muuten esim. kaltevalla tiellä voi ilmetä ei toivottuja ohjausliikkeitä. | Siimet Oy | Kaikki akselit eivät saa olla ohjautuvia ja ajoneuvolain yleiset tuurvallisuusvaatimukset koskevat näitäkin. |
| 3.2.9 Erikoiskuljetuspv rakenne | Ohjauslaitteiden korjaus ja vaativammat huollot luvanvaraisiksi, kuten esim. jarrutyöt ovat (tai vähintään korjaamon ilmoitusvelvollisuus). Erikoiskuljetusperävaunuissa yleensä kyseessä hydraulinen ohjaus, joissa esim. hydraulikkaletkun vaihdon jälkeen on järjestelmä ilmattava, jotta ohjauksen tarkkuus säilyy riittävän hyvänä. | Siimet Oy | Ei kuulu tähän määräykseen. |
| 3.2.9 Erikoiskuljetuspv rakenne | Ohjauslaitteiden puitedirektiivin 2007/46/EY vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen riittäisi vertailuajoneuvoyhdistelmällä hyväksytyn tutkimuslaitoksen tekemä hyväksyntätesti. Erilaisten yhdistelmien kääntövyysvaatimusten täyttyminen voitaisiin osoittaa laskelmin. | Siimet Oy | Kohdassa 3.2.1 sallitaan laskelmien käyttö kääntövyysvaatimuksissa: "Kääntövyysvaatimuksen täyttyminen voidaan osoittaa ajoneuvon hyväksynnän tai katsastuksen yhteydessä toimitettavalla laskelmalla, kuvaajalla tai testiraportilla.". Ohjauslaitteita vaatimusten muuttaminen vaatisi huolellisen valmistelun ja uuden lausuntokierroksen. |
| 3.2.1 | Kääntöminen: tulisi olla maininta kytkentäkatsastuksessa, että täyttää vaatimuksen tai valmistajan antama todistus asiasta, joka oltava ajossa mukana. VRT AAKT 33§ Kuljetuksessa tulee pitää mukana 2 momentissa säädettyjen vaatimusten täyttymisen osoittamiseksi tarvittavat ajoneuvon tekniset tiedot. | POHA | Lisätty kohtaan 3.3.7 kohta 5 varoitusautovaatimuksesta. |
| 3.2.2 | Toivotaan selvempää ilmaisua siihen, voidaanko renkaan kantavuuteen perustuen rajata tieliikenteessä sallittua massaa ja/tai nopeutta. Kumpi valitaan, jos autonvalmistaja sallii 15t ja 80 km/h mutta rengas joko 12t ja 80 km/h tai 15t ja 60km/h? | YKL | Voidaan rajata sallittua massaa ja/tai nopeutta perustuen renkaan kantavuuteen. Tarkennetaan määräyksen sanamuotoa niin, että rekisteriin merkitään nopeudet ja massat siten, että hyväksynnässä esitettävät renkaat riittävät niihin. Ts., kun nopeutta laskee, saa laittaa enemmän painoa. Jos renkaiden kantavuus ei riitä, lasketaan nopeuksia ja tai massoja. Ohjeistetaan yleisesti kytkentätietojen ja massojen rekisterikirjauksia, tämä ei ole pelkästään erikoiskuljetusasia. |
| 3.2.2 | Lisäksi terminologiaan ja määritelmiin liittyen on syytä huomauttaa, että renkaasta johtuva painorajoitus on luonteeltaan tekninen rajoitus, eikä säädöksestä johtuva rajoitus, ts. loogisesti sen pitäisi vaikuttaa | YKL | Renkaat eivät rajoita teknisesti sallittuja massoja normaaliajoneuvoissa. |

| | | | |
|---|--|----------------|---|
| | tekniisiin massoihin eikä tieliikennemassoihin. | | |
| 3.2.9 | Saako erikoiskuljetusajoneuvon vetopöydän kiinnittää tyyppihyväksymättömillä kiilatapeilla? | YKL | Määräyksen mukaisesti saa, jos pystykuorma on yli 200 kN ja toimitetaan määräyksessä edellytetty rakennetodistus, jossa kytkentälaitteen kiinnityksen lujuus on arvioitu. Kytkenälaitteen valmistajan antamassa rakennetodistuksessa annetaan tiedot myös kytkentälaitteen asennuksesta ajoneuvoon. Kytkenälaitteella tarkoitetaan myös rakenteita, joilla varsinainen kytkentälaitte kiinnitetään auton runkoon. |
| 3.2.9 | Voiko erikoiskuljetusajoneuvon vetopöytä olla kiinnitettynä vaihtokoriin? | YKL | Tätä koskee sama kuin edellä kiilatappikiinnityksen yhteydessä kerrottu. |
| 3.2.1 ja 3.3.5 | varoitusajoneuvovaatimus tulee edellyttää ulkomaisilta ajoneuvoilta etukäteen | SKAL | Kommentista ei selviä, millaista muutosta lausuttavana olevaan määräysmuutokseen halutaan. |
| 3.2.1 | ----että sen käyttäminen tiellä edellyttää varoitusauton käyttämistä KULJETULKSEN TAKANA KOKO MATKAN AJAN | Rahtarit ry | Ei muutosta. Varoitusautoa voi joissain tilanteissa tarvita enemmän kuljetuksen edessä. |
| 3.2.9 | Onko varma, että yksi kiinteä akseli riittää pitämään esimerkiksi kolme ohjautuvaa akselia "kurissa", ettei sen kitka tienpintaa jää liian pieneksi kääntyessä. Jos tien pinta on ulos päin kalteva käänöksessä on vaara, että perävaunu ajautuu pois halutulta ajolinjalta. Vaikka nopeudet on määritelty mataliksi näkisin silti vaaran olevan olemassa. | Rahtarit ry | Tämä olisi tiukennus nykymääräykseen. Ajoneuvolain yleiset turvallisuusvaatimukset ja ohjauslaitetta koskevat vaatimukset koskevat myös näitä tapauksia. |
| 3.3.5 Erikoiskuljetusyhdistelmän kääntymistä koskevat vaatimukset | Tulisiko tässä kohdassa olla mainittuna, että vaatimusten täyttymisen voi osoittaa myös kuvaajalla, kuten kohdassa 3.2.1 Erikoiskuljetusajoneuvon kääntymistä koskevat vaatimukset on? | Siimet Oy | Tarkennetaan sanamuotoa. Lisäksi käytetään laskelemien sijaan termiä simulointi ja sen tuloksena saatu kääntymiskuvaaja."Vaatimusten täyttyminen voidaan osoittaa käytännön testillä taikka simulaatiolla taikka simulaatioon perustuvilla kääntymiskuvaajilla." |
| 3.3.2 | moottoritehovaatimus, voidaanko laittaa viittaus lakiin, josta tulee tehovaatimus, kun massa alle 76t | Pirkanmaan ELY | Ei muutosta. Yleisviittaus on kohdassa 3.1. |
| 3.3.2 | Vetävän ajoneuvon moottoritehon ja yhdistelmän massan suhde erikoiskuljetuksessa. Momentinmuuntimella tai vastaavalla nestevälitteisellä järjestelmällä varustettu vetoauto pitäisi hyväksyä suurimmalla valmistajan sallimalla yhdistelmämassalla käytettäväksi erikoiskuljetuksessa, kuten keskieuropassakin. | Vuorsola Oy | Ei muutosta. Momentinmuunnin ei paranna yhdistelmän mahdollisuutta ylläpitää nopeutta esimerkiksi ylämäessä. |

| | | | |
|--------------------------|---|---------------------------|--|
| 3.3.3 | Hydrostaattisesti vetävä lavetin moduuli täytyisi ottaa huomioon vetävien akselien massana ja sen moottorin kilowatit yhdistelmän tehona. Kuten Goldhofer ADDrive tms. nykyaikainen järjestelmä, vaikka niiden avustusnopeus on maksimissaan 15km/h kaikilla valmistajilla. Toimitan lisää informaatiota asiasta. | Vuorsola Oy | Muutetaan nopeudeksi 15 km/h. |
| 3.3.3 | Vetäville akselleille kohdistuva massa. Mikäli massavaatimukset pienevät, aiheutuu ongelmia erityisesti talvikelillä ja ns alimitoitetuilla veto autoilla. Perusteluissa "... Saa käyttää useampia vetäviä JA työntäviä ajoneuvoja" korjaus: TAI työntäviä. | Pertti Lato- vehmas Ky | Vetävien akselien massassa vain korjataan virhe niin, että ei vaadita enempää kuin normaalikuljetuksissa. Tässä ei ole tarvetta rajoittaa vetävien ja työntävien ajoneuvojen määriä. |
| 3.3.2 | tulee lisätä poikkeus, että ei koske momentinmuuntimella varustettuja ajoneuvoja | SKAL | Moottoritehovaatimuksella halutaan varmistaa, että nopeus ylämäessä ei turhaan laske liikaa. Momentinmuuntimesta ei ole apua tähän. |
| 3.3.7 Rekisterimerkinnät | Kohdan täydennys nykyiseen määräykseen on hyvä. Merkinnästä hyöttyy sekä kuljetusyrittäjä, että liikenteen valvoja. | Yksityishenkilö 1 | OK. |
| 3.3.5 | Kyllä ajoneuvoissa oleva kuorma tulee huomioida kun kääntymistä arvioidaan. Samalla tavalla se kuorma haittaa liikkumista, kun pelkkä ajoneuvo. Sama täydennys loppuun kun kohdassa 3.2.1 | Rahtarit ry | Kääntövyysvaatimuksen täyttyminen kuormauksen jälkeen on kohtuuttoman vaikea todeta käytännön tilanteessa. Kuormatun yhdistelmän varoitusautovaatimuksista määrätään kohdassa 7.2. |
| 3.3.6 | Ei voida vaatia tunnuskilpiä, jos tunnusvalaisimiakaan ei vaadita. 2,55 tai 2,60 m + 0,1 m / puoli. Onko ristiriita kohdan 5.4 kanssa? | Rahtarit ry | Lisätään vaatimus tunnuskilvestä myös kohtaan 3.3.6 ja huomioidaan siellä myös 0,1 m sääntö. |
| 3.3.7 | Rekisteristä tulisi löytyä myös merkintä, onko perävaunussa ilmajousitus tai hydraulinen jousitus | Pirkanmaan ELY | Lisätään rekisterimerkintävaatimus siten, että hydraulijousitus ja pendeliakseli lisätään erikoisehtoihin. |
| 4.1 | Suomen kuljetus etäisyydet on keskimäärin 200-400km | Pertti Lato- vehmas Ky | Ei muutosta. |
| 4.5.1 | Kuormana useita jakamattomia esineitä: kohta 4.5.1 on kirjoitettu erittäin epäselvästi ja aiheuttaa erilaisia tulkintoja. | POHA | Kohta on oikein ilmaistu. Selkeämmästä muotoilusta ei ole saatu ehdotuksia. |
| 4.5.1 | Liikenteellinen haitta: mikäli normaali pitkään puoliperävaunuun (23m) kuormataan koko pituudelta ylileveitä kappaleita (kuormataan peräkkäin useita leveitä) tai muu yhdistelmä 34,5 m kuormataan useita leveitä kappaleita peräkkäin, ajoneuvoyhdistelmän/erikoiskuljetuksen liikkuminen ja muulle liikenteelle aiheutettu haitta kasvaa huomattavaksi. | POHA | Ei ehdoteta muutosta. |

| | | | |
|---|--|-------------------|--|
| 4.5.1 | <p>kohdan teksti kirjoitettava kokonaan uudestaan, samaan ajoneuvoon ei saa kuormata muuta kuin jakamattomia esineitä, jotka ylittävät vain saman mitan kuin alkuperäinen jakamaton esine. Tarkennamme mielellään kohtaa seuraavasti:</p> <p>luonnoksessa on esitetty nyt 4.5.1. kohdassa: "Jakamattomien esineiden, joiden kuormaaminen aiheuttaa eri päämittojen ylittymisen, kuormaamista ei saa lisätä minkään tiellä yleisesti sallitun mitan ylittymistä. Tiellä yleisesti sallittua mittaa ei saa ylittää korkeuden osalta sijoittamalla useita esineitä päällekkäin, leveyden osalta sijoittamalla useita esineitä rinnakkain eikä pituuden osalta sijoittamalla useita esineitä peräkkäin. Usean jakamattoman esineen kuormaus ei saa johtaa minkään tiellä yleisesti sallitun massan ylittymiseen." Tältä osin olemme samaa mieltä. "Usean jakamattoman esineen saa kuormata ajoneuvoon tai ajoneuvoyhdistelmään vain, jos kuormatut jakamattomat esineet aiheuttavat kukin yksinään kuormattuna tiellä yleisesti sallitun korkeuden, leveyden tai pituuden ylittämisen." Tähän esitämme selkeämpää muotoilua. Haluaisimme tarkentaa SKAL:n esitystä seuraavasti: SKAL esittää, että yhden jakamattoman esineen lisäksi samaan ajoneuvoon kuormattaessa muita jakamattomia esineitä tulee pääsääntöisesti ylittää vain tiellä yleisesti sallittu sama mitta minkä alkuperäinen jakamaton esine on ylittänyt. Tiellä yleisesti sallittua mittaa voidaan kuitenkin ylittää pituuden osalta esim. kuljetettaessa venettä ja sen mastoa samassa kuormassa.</p> | SKAL | Tämä olisi tiukennus nykytilaan, eikä muutosehdotukselle ole perusteita. |
| 4.5.1 Kuormana useita jakamattomia esineitä | Kohdan sanamuoto selkeyttää samassa ajoneuvossa tai -yhdistelmässä usean esineen kuormaustapaa. Nykyisen määräyksen sanamuoto on ymmärretty ja tulkittu usealla tavalla. | Yksityishenkilö 1 | OK. |
| 4.5.2 Kuormana jakamattomia esineitä ja muuta kuormaa | Muun kuorman sijoittaminen jakamattoman kuorman eteen ja taakse siten, että ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle sallitun kuormaustilan pituuden rajoihin on hyvä tarkennus. Tällaista kuormausta rajoittaa tiellä yleisesti sallittu massa, jolloin erikoiskuljetuksella ei väaristeta kilpailua tavanomaiseen ajoneuvoon tai -yhdistelmään verrattuna. | Yksityishenkilö 1 | OK. |
| 4.5.3 | En näe tarpeelliseksi, että usean jakamattoman esineen kuormaan saisi vielä lisätä oheistavaraa ylimassoille asti. Kyllä silloin esineet pitää jakaa useampaan ajoneuvoon, eikä antaa mahdollisuutta ylittää normaalimassoja. | Rahtarit ry | Muutetaan näin. Ei sallita ylimassaa, jos on useita jakamattomia esineitä. |

| | | | |
|----------------------------------|--|---------------------------|--|
| 5 | Merkinnoissä voisi olla vaihtoehtoisesti Eurooppalaiset merkinnät tai omat kansalliset (suoma-laiset) merkinnät ,uusissa ajoneuvoissa on väylätekniikkaa ja tämä aiheuttaa entistä enemmän haasteita varustella ulkomaalaisia ajoneuvoyhdistelmiä suomalaisilla valoilla. | POHA | Lähtökohtana on ollut Eurooppalaisten merkintöjen salliminen. Tieliikennelaki ei salli punaista heijastavaa eteenpäin. |
| 5.2.3 | punainen heijastava raita sallittava myös eteenpäin | SKAL | Tämä on kielletty tieliikennelaissa, joten ei voida määräyksessä sallia toisin. |
| 5.2.3 Tunnuskilpi | Valaisimien kiinnittämisen salliminen tunnuskilpeen on hyvä parannus määräykseen. Tunnuskilven ja valaisimien kokonaisuus helpottaa niiden kiinnittämistä tai levittämistä kuorman leveydelle. Helpomman käytön lisäksi laitteiden rikkoutumisvaara vähenee. Nykyisen määräyksen lausunnoissa ei otettu kantaa tunnuskilven ja valaisimien kokonaisuuteen. | Yksityishenkilö 1 | OK. |
| 5.2.3 Tunnuskilpi | Tunnuskilven eteenpäin suunnattujen heijastimien punainen väri ei saa heijastaa eteenpäin, poiketen EU-ohjekirjan merkintätavasta. Ohjekirja sallii punaisen värin heijastamisen myös eteenpäin, jolloin erityisesti kuorman merkitsemisessä voidaan käyttää eteen- ja taaksepäin samoja tunnuskilpiä. Sekaantumisvaara on vähäinen silloin valaisimet on kiinnitetty tunnuskilpiin, jota pitää suunnata punainen valo taaksepäin. | Yksityishenkilö 1 | OK. |
| 5.2.3 Tunnuskilpi | Useissa EU-valtioissa noudatetaan erikoiskuljetusajoneuvojen ja kuorman merkinnöissä ohjekirjaa. EU-valtioissa laillisesti tieliikenteessä käytettäväksi hyväksytyä erikoiskuljetusajoneuvoa saa käyttää muussa EU-valtioissa tieliikenteessä niillä merkinnöillä, joilla ajoneuvo on hyväksytty liikenteeseen. Kuorman merkitsemisessä voidaan vaatia erilaista merkintää muissa EU-valtioissa. | Yksityishenkilö 1 | OK. |
| 5.2.3 Tunnuskilpi | Tulevaisuudessa merkinnät tulisi yhtenäistää kaikkia EU-valtioita koskeviksi. Tämä voitaisiin ottaa huomioon mahdollisesti uudessa erikoiskuljetuslaissa. Tämä edistäisi erikoiskuljetusten nykyistä joustavampaa liikkumisen EU-alueella. | Yksityishenkilö 1 | Ei kuulu määräystasolle. |
| 5.3 | Luonnos määrittelee kuorman taakse EKL auton, Perustelumustio vaoritusauton | Pertti Lato- vehmas Ky | Tarkistetaan muotoilu ja muutetaan, jos perustelumustiossa tai määräyksessä on virhe. |
| 5.4 | Tunnuskilven etäisyys kuorman reunasta pitäisi olla suurempi kuin 50 mm. | Yksityishenkilö 2 | Muutetaan kilvelle 100 mm. Ei muutosta viiksivalojen leveyteen. Ei muutoksia yllävalojen pituus-suuntaiseen sijoitukseen, koska kuorma voi peittää liian eteen tai taakse asennetut valot. |
| 5.4 Leveän kuljetuksen merkinnät | Ehdotetaan palattavaksi LvM:n asetuksen (786/2012) mukaisiin merkintöihin enintään 4 m leveissä kuljetuksissa. Valo/valot ja heijastin ovat käytössä pääosin tällä hetkellä ja uusiakin ajoneuvoja rakenne- | Hukin Trafiikki | Ei voida tehdä näin suurta muutosta ilman uutta lausuntokierrosta. Selvitetään muutostarvetta vielä ennen siirtymäajan päättymistä. |

| | | | |
|-----|--|---------------------------|---|
| | <p>taan ja varustetaan vanhan asetuksen mukaisilla valoilla ja heijastimilla. Merkintäkilpi tulisi vaatia vasta yli 4 m leveissä kuljetuksissa kuten vanhassa asetuksessa. Merkintäkilvet tulevat neliön muotoisina kokonaan näkyviin vasta n. 3,4 m leveässä kuljetuksessa (Ajoneuvon leveys n. 2,6 m + 0,4 + 0,4 = n. 3,4 m) Suurikokoisten kilpien "piilottaminen" normaalikuljetuksessa on hankalaa (lähes mahdotonta). Tuossa mitassa myös kuljetuksen ajonopeus on useimmiten 80 km/h ja tällöin tuulivastus kilpeen on aika suuri. Vaatii tuolloin melko vahvarakenteisen kilven kiinnityksineen. Tältä osin tulisi myös säästöjä kuljetusten suorittajille (esim. ajoneuvonkuljetusauto) Tämä olisi vaihtoehtoinen kuljetuksen merkintätapa ja ne jotka ovat tehneet uuden määräyksen mukaisen merkinnän saisivat käyttää uutta merkintätapaa. Eli LvM:n asetuksen mukaisilta merkinnöiltä tältä osin luovuttaisiin määräajasta (v. 2021 loppuun) ja tehtäisiin esitetystä merkintätavasta pysyvä. Lisäksi valomääräys voitaisiin tehdä samanlaisena kuin Trafimääräyksessä eli yksi valo riittäisi kunhan pinta-ala vaatimus 80 cm² täyttyisi. Useat merkintäkilpien asennukset ovat tällä hetkellä määräyksen vastaisia. Kilvissä on valkoisia valoja eteenpäin, eikä pinta-ala vaatimus täyty. Samoin kilpiä on "peitetty" asentamalla niiden päälle useita valoja ja jopa heijastimia. Useat kuljetusten suorittajat ovat tässä asiassa olleet yhteydessä ja toivoneet muutosta määräykseen tältä osin.</p> | | |
| 5.4 | <p>Merkintälevyjen asentaminen on turhaa leveyksille 2,6 – 3,5 m, koska ne jäävät suurimmaksi osaksi ajoneuvon- tai vetoajoneuvon ohjaimon varjoon. Lisäisin levyjen tilalle/vaihtoehdoksi vanhan säännön mukaiset heijastimet eteenpäin ja taaksepäin. Takaheijastin voisi olla aina suorakaiteen muotoinen kuorman sijoituksesta riippumatta.</p> | Rahtarit ry | <p>Tästä on toinenkin kommentti. Katsotaan, olisiko mahdollista muuttaa tässä yhteydessä ilman uutta lausuntokierrosta. -> Ei ole mahdollista muuttaa nyt, selvitetään muutostarve ennen siirtymäajan päättymistä.</p> |
| 5.5 | <p>Tunnuskilpien käyttö etu- ja takaylityksissä mieluummin suositeltavaa, kuin pakollista. Esim. purjeveneen mastoon tai lipputankoon tunnuskilven kiinnittäminen erittäin haastavaa. Samoin paalukoneen geilin pää.</p> | Rahtarit ry | <p>Muutetaan niin, että halkaisijaltaan tunnuskilpeä pienemmän esineen merkinnässä tunnuskilpi ei ole pakollinen.</p> |
| 6 | <p>EKL auton vaatimukset on ulotuttava myös puolustusvoimiin. Toisten tienkäyttäjien turvallisuuden kannalta ei ole merkitystä sillä mikä on kuljettava organisaatio, vaan että toimitaan yhteneväisesti</p> | Pertti Lato- vehmas Ky | <p>Määräys koskee myös sotilasajoneuvoja, jos niistä ei pääesikunnan määräyksellä toisin määrätä.</p> |
| 6.1 | <p>Vaakatasossa liikkuva signaalivalo ei riittävä varoitusvalaisin (näkyvyys ei riittävä 360 astetta) . Voisi olla vilkkuvan varoitusvalon lisäksi.</p> | POHA | <p>Vaatimuksena on, että pitää näkyä eteen taakse ja sivuille.</p> |

| | | | |
|-----|---|---------------------------|---|
| 6.1 | Varoitusajoneuvoon tulisi mahdollistaa myös törmäysperävaunun kytkentä (esim. moottori-tiellä liikuttaessa alhaisella perävaunulla) | POHA | Lisätään mahdollisuus hinata törmäysperävaunua silloin, kun käytetään muuta liikennettä pienempää nopeutta. |
| 6.1 | Lisäys: Lisäksi varoitusvalaisimet voivat olla ns puskuri mallisia, jolloin näkyvyys paranee huomattavasti, varsinkin tilanteissa jolloin kuljetus lähestyy auringon suunnasta | Pertti Lato- vehmas Ky | Lausunnossa ei ollut varsinaista muutosehdotusta. |
| 6.1 | pelkkä signaalivalo vilkkuvalojen sijasta ei riitä, vaan se voidaan sallia vain vilkkuvalojen lisänä, varoitusautoon tulisi saada kytkeä liikenteenohjausvaunun lisäksi työtehtävistä riippuen myös törmäysvaunu, josta on hyviä kokemuksia tienhoitotehtävistä | SKAL | Varoitusvalovaatimuksen tiukennukselle ei ole lausunnossa kerrottu perusteita, joita määräyksen tiukentaminen vaatisi. Törmäysvaunun sallimista varoitusautoon kytkettäväksi ei voi perustella tienhoitotehtävillä. Lausunnossa ei ole perusteltu, miksi törmäysvaunu pitäisi sallia, mutta ei muita perävaunuja. SKAL on toimittanut pyynnöstä ehdotuksille perustelut. Lausunto tai lisävastaus eivät aiheuta muutosta, koska valona sallitaan vain sellainen, joka näkyy eteen, taakse ja sivulle. |
| 6.2 | Tässä puhutaan mallikuvasta, liitteessä esimerkkikuvasta à vaihto esimerkkikuva-nimitykseen | Pirkanmaan ELY | Korjataan sanamuoto. |
| 6.2 | Varoitustaulun rakenne ja informaatio. Taulun koko ja tekstin koko sekä sijoitus. Taulun on turha olla juuri 1000x500 mm informaatio osaltaan jos teksti on 150mm korkea. Mustan taustan koolla ei ole mitään merkitystä. Taulun koon on voitava olla joustavampi jotta siihen voidaan soveltaa saatavilla olevia näyttömoduuleita. Toimitan Hannu Kankaan mukana esimerkkejä asiasta. | Vuorsola Oy | Muutetaan viimeinen kappale niin, että kirjainkoko ja kirjaimien alareunaa koskevat vaatimukset säilyvät. |
| 6.2 | Yhteneväinen ohje symbooleista, kun tiedetään että liikenne merkki EI saa liikkua | Pertti Lato- vehmas Ky | Lausunnosta ei ilmene, millaista muutosta kohtaan toivotaan. |
| 6.2 | Nyt kun ollaan tekstejä selventämässä, niin onko määräyksiin jäänyt tarkoituksella mahdollisuus valaista varoitustaulu MYÖS ulkopuolelta, koska nyky teksti määrittelee että taulu on oltava valaistu (6.2). Edellinen määritelmä oli sisältä valaistu | Pertti Lato- vehmas Ky | Muutetaan niin, että pitää olla sisältä valaistu ja puhutaan varoitustaulun lähettämästä valosta. |
| 6.2 | Ehdottaisin, että lisättäisiin uusi varoitustaulun teksti: VAROKAA, sitä voisi käyttää, silloin kun ollaan ainoastaan kuljetusajoneuvon takavusiirtymän tai takaylityksen takia mukana kuljetuksessa. Nykysistä teksteistä ei myöskään LEVEÄ ole aivan sopiva, koska suurimmanosan matkasta mitään leveyttä ei ole, ainoastaan kääntymisen yhteydessä. VAROKAA taulua voisi käyttää myös ylimassaisten kuljetusten yhteydessä esimerkiksi sillanvalvontojen yhteydessä. | Rahtarit ry | Ei muutosta. Liikenteenohjaajat eivät kannattaneet tällaista muutosta. |

| | | | |
|--|---|---------------------------|---|
| 6.3.2 | Tällä hetkellä muu lainsäädäntö EI mahdollista eteenpäin heijastavaa valkoisen, sekä taakseppäin max 60mm korkean vaaka viivaa korkeampaa teippausta (HUOM Tapaus Liikennevirasto/ työmaa ajoneuvojen merkinnät. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2015-03_kunnossapitotyot_web.pdf | Pertti Lato- vehmas Ky | Lausunnosta ei ilmene, millaista muutosta kohtaan toivotaan. |
| 6.3.2 | Luonnos määrittelee taka ääri viivan vapaaehtoiseksi, perustelumuu- stio pakolliseksi | Pertti Lato- vehmas Ky | Lausunnossa ei ehdoteta muutosta, mutta tarkiste- taan sanamuoto alkuperäisen määräyksen peruste- lumuu- stioista. |
| 6.3.3 | Ensiapuvälineet? Laatikko laastaria? | Pertti Lato- vehmas Ky | Ei ole ilmennyt tarvetta määritellä tarkemmin sisäl- töä. |
| 6.3.2 | Vinoraita merkinnät tulisi olla toteutettu, niin että ne näkyvät vaadi- tavalta pinta-ala vaatimukseltaan, eli jos auton konepelti tai takaosa on sen muotoinen tai asentoinen, etteivät merkinnät näy kuin ylös- päin. Sivumerkinnöillä olisi myös hyvä olla jonkinlainen yläraja asen- nuskorkeudelle. Isokoiseen pakettiautoon lähelle kattolinjaa asennetut sivumerkinnät ovat selvästi huonommin havaittavia, kuin alle metrin korkeudessa olevat. Pimeään aikaan autojen puolivalot eivät näytä va- loa kovin korkealle. | Rahtarit ry | Ei ole tietoa tästä aiheutuneista ongelmista. |
| 7.1 | Liikenteen ohjaajan on puhuttava ja ymmärrettävä Suomen ja/tai ruotsin kieli. Pelkkä 311.sen heiluttelu ei riitä. | Pertti Lato- vehmas Ky | Vaativuudesta on tarkennettu niin, että on yhteinen kommunikointikieli. Tarkempaa kielitaitovaatimusta ei ole haluttu laittaa määräyksen tasolle. |
| 7.1 Liikenteen ohjaus erikois- kuljetuksessa | Vaativuus yhteisestä kommunikointikielestä on tarpeellinen erityisesti ulkomaalaisten kuljetusten liikenteenohjauksessa. Muiden tiellä liikku- vien turvallisuus voi vaarantua, jos liikenteenohjaajat keskenään eivät ymmärrä viestintää. | Yksityishen- kilö 1 | OK. |
| 7.2 | Poliisi autolla ei voi korvata kaikkia EKL autoja (Joulukuusi Turussa. 5 poliisiautoa, kaksi energialaitoksen autoa. Kuormasta puuttuivat KAIKKI merkinnät) | Pertti Lato- vehmas Ky | Merkinnät on oltava, vaikka käytettäisiin poliisiauto- ja. |
| 7.2 | kohta 5 nopeus voisi olla hieman suurempikin, ehdotankin nopeudeksi 40 km tunnissa. | Rahtarit ry | Muutetaan näin. |
| 7.3 | kohta 3 sama juttu ks. yllä 40 km/h | Rahtarit ry | Muutetaan näin. |
| 7.4.1, kohta 2) | Normaaliliikenteessä PITKÄ-varoitustaulua vaaditaan kuljetuksen ylit- täessä 25,25 m, erikoiskuljetuksessa kuljetuksen ylittäessä 30 m à aiheuttaako vaaratilanteita liikenteessä? | Pirkanmaan ELY | Korjataan niin, että kyltti saa olla, jos pituus on yli 25,25 m, mutta enintään 30 m. |

| | | | |
|--|---|---------------------------|--|
| 7.4.1 | Kuljetuksen takana ajava liikenteenohjaaja on se kuka määrittelee turvallisen ohitus paikan, koska kuorma voi esim lähteä ohittamaan esim jalankulkijaa (puheyhteys/suunnitelma kuljetuksen ja muiden osallisten kanssa). Muu liikenne seuraa liikenteen ohjaajan ohjeita!!!! | Pertti Lato- vehmas Ky | Lausunnosta ei ilmene, millaista muutosta kohtaan toivotaan. |
| 7.4 | Lisäisin "VAROKAA" taulun käyttöön liittyvät tapaukset, ylimassa, sivuttaissiirtymä, takaylitys, jne. | Rahtarit ry | Ei muutosta, ks. Kohta 6.2. |
| 7.5.1 | Tänäpäivänä kuljetetaan paljon esim tuulimyllyn siipiä (50-80m kpl). tällaisia kuljetuksia saa olla kolme ryhmässä jolloin kuljetus pituus muodostuu helposti 200-500m pitkäksi. jos viedään kuljetuksia joiden mitat on 16.5 x 4,5 X 4,5 esim kuusi kuljetusta niin pituus on silloin noin 150m | Pertti Lato- vehmas Ky | Lausunnosta ei ilmene, millaista muutosta kohtaan toivotaan. Ryhmäkuljetuksissa pitää noudattaa liikennesääntöjä ja mahdollistaa ohittavan ajoneuvon ajaminen ryhmän ajoneuvojen väliin. |
| 7.5.2 EKL- autojen, varoi- tusautojen ja liikenteenohjaa- jien määrä ryh- mässä | Erikoiskuljetuksia ryhmässä kuljetettaessa liikenteenohjaajien määrä on käytännön kokemuksen perusteella osoittautunut toimivaksi ja riittäväksi. Lisäksi ryhmässä kuljetusten määrä on rajoitettu enintään neljään kuljetukseen aikaisemmasta kuudesta kuljetuksesta. Määräyksen kohdissa 7.2 ja 7.3 koskevaa yksittäisen kuljetuksen varoitusau- ton vaatimusta viimeisestä akselista yli kuuden metrin etäisyyttä on pidetty ehdottomana koskemaan myös ryhmässä yksittäistä kuljetusta. Määräyksessä tämän asian selkeyttäminen on tarpeellinen. | Yksityishen- kilö 1 | Kysytty 13.2 tarkennusta, onko tarkoitus, että jokaisen yli 6 m takaylityksellä olevan takana on oltava varoitusauto, vaikka ryhmäkuljetuksen säännöt eivät tätä edellyttäisi. Ei muuteta ilman lausuntokierrosta. Määräyksen alakohta 4 edellyttää käytännössä tällaisiin kuljetuksiin varoitusauton kaikkien pitkien kuljetusten taakse. |
| 9., taulukko 3 | Muuttuuko kuorma-auton ja varsinaisen erikoiskuljetusperävaunun vapaa mittaraja (30 m), jos kuitenkin kuorma-auto ja varsinainen perävaunu saa olla 34,50 m? | Pirkanmaan ELY | Korjataan. |
| 9., taulukko 3 | Kuorma-auto ja varsinaisen perävaunu ei ole selkeä määritelmä, koska ei ole käytössä myöskään käyttöasetuksessa à sama määritelmä kuin käyttöasetuksessa (muu kuin 2, 3 tai 4 kohdassa tarkoitettu kuorma-auton ja yhden tai useamman perävaunun yhdistelmä) | Pirkanmaan ELY | Varsinainen perävaunu on käyttöasetuksessa käytetty termi, joten sitä ei muuteta. Lisätään usean perävaunun mahdollisuus. |
| Taulukko 3 | Taulukkoon 3 kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmä 4 m leveänä enintään 28 m, ei 34,50 m. | Yksityishen- kilö 2 | Kysytty ELYstä voisiko rajata yli 30 m pitkät täysperävaunuyhdistelmät enintään 3,5 m leveyteen vapaissa mitoissa. Vastaus: Meillä ei varsinaisesti ole mitään tätä vastaan. Hakemusmäärät tulevat olemaan todennäköisesti tältä osin melko vähäisiä ja lupien myöntäminen tällaisille tapahtuu käytännössä reitistöluvalla. Muutetaan näin. |
| 9 | Kun kuljetuksen mitat ja/tai massat ylittävät normaalit liikenteen rajat on kuljetuksessa oltava erikoiskuljetuslupaehdot varsinaisen kuljetuksen suorittajan kielellä, joko sähköisesti tai paperilla. Näin voidaan olettaa että kuljettaja tietää edellytykset | Pertti Lato- vehmas Ky | Ei kuulu määräykseen, kyseessä kuljetusyrityksen/kuljettajan ratkaistava asia. |

| | | | |
|---------|--|---------------------------|--|
| 10 | Pitäisikö määritellä, kuljetusluvan ja kuljetuksen välille jokin yhteys, vai voiko lupa kenen tahansa nimissä? Pitäisikö olla suostumus luvan saajalta, jos taho ei ole edustettuna mukana kuljetuksessa? | Rahtarit ry | Kommentti kuuluu ELYn lupaehtoihin, välitetään sinne. |
| 10.2 | O1 ja O2 perävaunussa kuorman leveys saa olla 4.0 m mikäli perävaunun leveys yli 2,6 m. Tämän kohdan voisi poistaa, käytännössä näitä kuljetuksia erittäin vähän. | POHA | Tällaisia kuljetuksia on jonkin verran eikä tietoon ole tullut niistä aiheutuneita ongelmia. |
| Liite 4 | Vetävien akseleiden massavaatimus kaavio olisi selkeämpi, jos alkaisi 68 tonnista, nyt alkukohta jää epäselväksi | Pirkanmaan ELY | Korjataan seuraavassa muutoksessa, kuva on suunta-antava ja tarkka vaatimus on määräystekstissä. |
| Liite 4 | Moottoritehovaatimus-kaavioon voisi joko lisätä kaavan moottoritehovaatimuksen laskemisesta ennen 76 tonnia tai aloittaa kaavion vasta 76 tonnista. Tällä hetkellä viiva on samanvärinen koko ajan alkaen 44 tonnista, mutta sivussa olevaa kaavaa voi käyttää 76 tonnista alkaen | Pirkanmaan ELY | Korjataan seuraavassa muutoksessa. Yleisesti tiellä sallittua säännöstä ei kuitenkaan kannattane toistaa tässä määräyksessä. |
| | Karenssi säädöksiä pitää myös tarkistella kuljetus taloudelliselta kannalta. Tällä hetkellä 31m pelkästään pitkä kuljetus on karenssi sidonainen, kun samaan aikaan HTC yhdistelmät ajavat lumi pölyten ohi. amoin on kuljetus reittejä joissa esim 5,1 korkea kuljetus pystyy ajamaan muuta liikennettä häiritsemättä. Tämän päivän Työaikalaki/karenssi säädökset tekevät päivästä helposti sellaisen että 5 (+1)h päivästä istutaan parkkipaikoilla | Pertti Lato- vehmas Ky | Määräys ei koske karenssisäädöksiä. Kommentti liitetty ELYn lupaehtoihin. |
| | SKAL katsoo, että ajoneuvojen käytöstä tiellä annetussa asetuksessa (1257/1992) säädettyjen tiellä yleisesti sallittujen mittojen ja massojen kasvattamisen vuoksi erikoiskuljetusajoneuvon tai erikoiskuljetusyhdistelmän hyväksymisen on oltava mahdollista, vaikka tieliikenteessä yleisesti käytetyt mitat eivät ylity, mikäli erikoiskuljetusajoneuvo ei täytä uusille mitoille asetettuja varusteluvaatimuksia. | SKAL | Asia on käsiteltävä säädösmuutosten yhteydessä. |
| | SKAL katsoo, että koska Euroopan komission vuonna 2007 hyväksymässä EU-ohjekirjassa "Parhaat erikoiskuljetuskäytännöt Euroopassa (European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports, EU-ohjekirja)" suositellaan punaisen raidan heijastavuutta myös eteenpäin, se tulisi sallia myös Suomessa. Jollei asiaa itsessään voi mainita määräyksessä, tulisi siihen ottaa vaihtoehdoksi suora viittaus em. ohjekirjaan hyväksymällä mahdolliseksi kilpivaatimukseksi EU-ohjekirjan mukaiset tunnuskilvet. Lisäksi tulisi käynnistää hanke tieliikennelain 38 §:n muuttamiseksi siten, että punaista eteenpäin heijastava laite on kielletty, jollei siitä erikseen toisin säädetä. | SKAL | Tämä on kielletty tieliikennelaisissa. |
| | Haluaisimme lisätä lausuntoomme seuraavan asian ekl-ohjaajien toimintaa käsittelevään lukuun. Kysymys on vakiintuneesta käytännöstä, joka ei kuitenkaan ole lakiin eikä asetukseen kirjattu. Liikenteen | SEKLI ry | Tieliikennelakiin kuuluva asia. |

| | | | |
|-----------------|--|-------------------|--|
| | ohjaaminen liikkuvasta ajoneuvosta, erikoiskuljetuksen liikkussa. Näkemyksemme mukaan se olisi tarpeellinen lisä ekl-ohjaajan työkaluvalikoimaan. | | |
| Yleiskommentti: | Erikoiskuljetuksia koskevat lakitason säädökset ja lakiin kirjatut valtuudet määräyksen antamiseen ovat tavanomaisen liikenteen säädöksissä tarpeettoman painolastina erityisesti tieliikennelaisissa ja vähemmässä määrin ajoneuvolaissa. Tienkäyttäjien ajoneuvolain säädökset koskevat tieliikennelakia vähemmän. Ajoneuvolain säädökset koskevat ajoneuvon valmistajia, korjaajia tai muutoksia tekeviä. | Yksityishenkilö 1 | Lakiin kuuluva asia. |
| | Tulevissa säädös- määräysmuutoksissa tulee tavoitteena olla erikoiskuljetuslaki, jossa säädetään erikoiskuljetusajoneuvoista, erikoiskuljetuksista ja erikoiskuljetusten liikenteenohjauksesta. Tieliikennelaisissa säädetään vain niistä asioista, mitä muiden tienkäyttäjien pitää ottaa huomioon erikoiskuljetuksen liikkussa tiellä. | Yksityishenkilö 1 | Lakiin kuuluva asia. |
| | Nykyistä erikoiskuljetusmääräystä valmisteltaessa ministeriön näkemys oli keskustelujen perustella tässä ehdotettua tavoitetta tukeva. Valmistelussa lakitasolla ei voitu ottaa huomioon kaikkia esitettyjä määräysvaltuuksia, joilla olisi voitu määrätä yksinkertaistaa. Esimerkiksi erikoiskuljetuksen johtavan liikenteenohjaajan nimeämistä, joka vastaisi liikenteenohjaajien paikasta erikoiskuljetuksen liikkussa tiellä. Tällöin määräykseen ei olisi tarvinnut kirjoittaa liikenteenohjaajien sijaintia erikoiskuljetuksen yhteydessä, josta liikennetilanteen niin vaatiessa voi poiketa. | Yksityishenkilö 1 | Lakiin kuuluva asia. |
| | Erikoiskuljetusten merkinnät ja määräykset tulee toteuttaa samalla EU- säännöksellä eikä poiketa "sujuvasti" kansallisilla "lievennyksillä". Tämä yhtenäistää ja selventää myös kansainvälisiä kuljetuksia. | AKT | Tästä ei ole EU-säännöksiä, mutta pyritään yhtenäistämään vaatimuksia. |
| | O1/2 luokan perävaunujen vapaamman käytön salliminen ei lisää toiminnan turvallisuutta, koska kuka tahansa voi ruveta siirtämään pihasaunaa tai parakkeja. | AKT | Ehdotus olisi tiukennus nykytilaan. Ei ole tiedossa tästä aiheutuneita ongelmia. |
| | Määräyksissä on viitattu kuormausmääräyksiin, jotka ovat jääneet jälkeksi eivätkä ole ajan tasalla muuttuneiden mittojen ja massojen kanssa. Tämä tulee huomioida määräyksissä. | AKT | Tämä on eri määräyksen asiaa. Käsitellään muussa yhteydessä. |