

Va

ERIKOISKULJETUKSET YLEISILLÄ TEILLÄ
TOIMINTAPERIAATTEET KULJETUSLUPAHAKEMUSTEN KÄSITTELYSSÄ

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS

TVH 742011

HELSINKI 1978

08

TIE-



78 335

ALKUSANAT

Jäljempänä annetut ohjeet koskevat yleisillä teillä suoritettavia erikoiskuljetuksia.

Ohjeiden alkuosassa käsitellään yleisiä, taustatietoutta erikoiskuljetuksista antavia näkökohtia. Jälkimmäinen osa sisältää TVH:n hyväksymät ohjeet toimintaperiaatteista kuljetuslupahakemuksia käsiteltäessä. Ohjeita laadittaessa on oltu yhteydessä mm. liikenneministeriöön, sisäasiainministeriöön, kuljetusten tarvitsijoihin ja kuljetusten suorittajiin.

Kuljetuslupien hakemisesta ja erikoiskuljetuksen suorittamisesta on annettu ohjeet erikseen.

Tie- ja vesirakennuslaitoksen johtoryhmä on hyväksynyt jäljempänä annetut toimintaperiaatteet 28.3.1978.

Sisällysluettelo

	Sivu	
KULJETUSLUPAHAKEMUSTEN KÄSITTELYSSÄ HUOMIOON OTETTAVAT YLEISET NÄKÖKOHDAT		2. HAKEMUSTEN RATKAISEMINEN.....10
0. YLEISTÄ.....1		2.0 Yleistä.....10
1. KULJETUSTARPEEN SYNTYMINEN.....1		2.1 Kuljetusluvan myöntämisperusteet.....10
2. TIEKULJETUKSEN EDUT.....1		2.10 Yleiset edellytykset
3. MUIDEN KULJETUSMUOTOJEN KÄYTTÖMAHDOLLI- SUUDET.....2		2.11 Reittikohtaiset edellytykset
3.1 Vesikuljetus		2.111 Tiestä johtuvat edelly- tykset
3.2 Rautatiekuljetus		2.112 Liikenteestä johtuvat edellytykset
4. ERIKOISKULJETUSTEN KEHITYS.....4		2.2 Myöntämisperusteiden soveltaminen tavallisia erikoiskuljetuksia kos- keviin hakemuksiin.....12
5. TIE- JA LIIKENNEOLOSUHTEISTA JOHTUVAT RAJOITUKSET ERIKOISKULJETUKSILLE.....6		2.3 Myöntämisperusteiden soveltaminen poikkeuksellisia erikoiskuljetuksia koskeviin hakemuksiin.....12
5.0 Yleistä		2.30 Yleistä
5.1 Tilarajoitukset		2.31 Kuljetuskaluston tarkoituksen- mukaisuus
5.2 Kantavuusrajoitukset		2.32 Mahdollisuus käyttää muita kuljetusmuotoja tai jakaa kap- pale kuljetuksen ajaksi pie- nempiin osiin
5.3 Liikenteestä johtuvat rajoitukset		2.33 Kuljetuksen toistuvuus
KULJETUSLUPAHAKEMUSTEN KÄSITTELYSSÄ NOUDATET- TAVA KÄYTÄNTÖ TIE- JA VESIRAKENNUSLAITOKSESSA		2.34 Kuljetuksen taloudellinen mer- kitys
0. YLEISTÄ.....8		2.35 Tie- ja liikenneolosuhteet
1. HAKEMUKSEN KÄSITTELYTAPA.....8		2.4 Kuljetuskertojen määrästä ja luvan voimassaoloajan pituudesta päättämi- nen.....14
1.0 Yleistä		3. ERIKOISKULJETUSTEN SEURANTA JA VALVONTA..15
1.1 Ylisuuria kuljetuksia koskevat hake- mukset		
1.2 Yliraskaita kuljetuksia koskevat ha- kemukset		
1.3 Hakemusten käsittely TVH:ssa		
1.4 Hakemusten käsittely tie- ja vesira- kennuspiireissä		

Kuljetuslupahakemusten käsittelyssä huomioon otettavat yleiset näkökohdat

0. Yleistä

Erikoiskuljetuksia koskevien lupahakemusten tarkoituksenmukainen ratkaisu edellyttää tieolosuhteita ja liikennettä koskevien tietojen lisäksi yleistietoja erikoiskuljetusten tarpeen syistä teollisuudessa, tiekuljetuksen eduista muihin kuljetusmuotoihin verrattuna, muiden kuljetusmuotojen käyttömahdollisuuksista, erikoiskuljetusten taloudellisesta merkityksestä ja tie- ja liikenneolosuhteiden aset-

tamista rajoituksista erikoiskuljetusten suorittamiselle.

Seuraavassa esitetyt näkökohdat on tarkoitettu vain yleiseksi taustatietoudeksi. Yksittäisiä kuljetuslupahakemuksia ratkaistaessa esitetyjä näkökohtia on useissa tapauksissa syytä selvittää yksityiskohtaisesti.

1. Kuljetustarpeen syntyminen

Erikoiskuljetusten tarpeellisuus määräytyy käytännössä joko pakottavista tai taloudellisista syistä. Pakottavana syynä voi olla esim. välttämätön tarve valmistaa isokokoinen jakamaton kappale, jota ei voida kuljettaa pienemmissä osissa, tai muiden kuljetusyhteyksien puute. Taloudelliset näkökohdat tekevät erikoiskuljetuksen perustelluksi lähinnä sellaisissa tapauksissa, joissa kappaleen valmistaminen pienemmissä osissa johtaisi huomattavaan kustannusten kasvuun sekä epätasaiseen laatuun eikä siksi olisi taloudellisesti tarkoituksenmukaista.

Tarve suurten esineiden kuljettamiseen on jat-

kuvasti kasvamassa, koska yhä useammin suuri-kokoisia ja -painoisia laitteita tehdään valmiiksi jo tehtaassa ja kuljetetaan valmiina asennuspaikalle. Varsinkin tarkkuutta tai erikoislaitteita vaativat työt on huomattavan edullista tai välttämätöntä suorittaa tehtaassa. Myös runsaasti käytettävien maarakennuskojen ja ajoneuvonostureiden koko on kasvanut. Voimalaitoksen tai suuren teollisuuslaitoksen rakentamisen yhteydessä esiintyy yleensä tarvetta erikoiskuljetuksiin. On myös huomattava, että teollisuuden sijoittuminen eri puolille maata edellyttää riittävien erikoiskuljetusmahdollisuuksien olemassaoloa.

2. Tiekuljetuksen edut

Kuljetusten suorittamisen kannalta tiekuljetus on usein edullisin tapa suurten ja raskaiden esineiden siirtämiseen. Käytännöllisesti kat-

soen kaikki lähtö- ja määräpaikat ovat yhteydessä tieverkkoon ja monet vain tieverkkoon.

Tiekuljetuksia käyttäen ei uudelleenlastauksia tarvita. Tiekuljetuksia käytettäessä myös kuljetusten suoritusajankohdat ovat melko vapaas-

ti määrättävissä, minkä ansiosta tiekuljetukset voidaan sovittaa yhteen kappaleiden asennusrytmin ja mahdollisten laivausten kanssa.

3. Muiden kuljetusmuotojen käyttömahdollisuudet

Tiekuljetukselle vaihtoehtoisina kuljetusmuotoina tulee kysymykseen yleensä joko vesi- tai rautatiekuljetus. Näillä molemmilla kuljetusmuodoilla on omat etunsa ja rajoituksensa.

3.1 VESIKULJETUS

Vesitse voidaan yleensä kuljettaa niin suuria ja raskaita esineitä kuin elinkeinoelämän tarpeet edellyttävät. Silloin kun tarvittavaa kuljetuskalustoa ja kuormauskalustoa on käytettävissä, erikoiskuljetukset vesitse tulevat useimmiten myös taloudellisesti edullisiksi. Kuljetuskalustona tulevat kysymykseen mm.:

- lautta-alukset (roll on - roll off), joiden lastaus on helppoa
- avoimet lastialukset tai lastiproomut
- kansiproomut, jotka on rakennettu ja varustettu erikoiskuljetuksia varten
- ponttonit ja muut kelluvat alustat, joita käytetään tilapäisesti erikoiskuljetukseen
- uittokuljetus, joilloin kuljetettava kappale (kattila, laivanlohko, sillanlohko) tehdään kelluvaksi ja hinauskelpoiseksi

Vesikuljetuksia rajoittavat lähinnä vesitieverkon tavoitettavuus, jääolosuhteet ja siirtokuormausolosuhteet.

Meren rannikolla vesikuljetukset ovat mahdollisia kaikkialla avovesikauden ajan sekä ns. talvisatamien välillä ympäri vuoden. Satamia, laitureita sekä lastaus- ja purkauspaikkoja on myös yleensä tarjolla siellä, missä on kuljetustarpeitakin.

Saimaan vesistöalueella sekä sen ja meren rannikon välillä ovat vesikuljetukset mahdollisia

Etelä-Saimaalla suurella varmuudella ajan 1.5. ...15.12., suotuisissa olosuhteissa jopa ajan 15.4...31.12. Vesistön pohjoisosissa ovat vastaavat ajat kummastakin päästä 1...2 viikkoa lyhyemmät. Ns. Saimaan syväväylän (4,2 m) piirissä ovat seuraavat satamat: Lappeenranta, Imatra, Ristiina, Savonlinna, Varkaus, Kuopio ja Joensuu. Syväväylä ulottuu myös Punkasalmelle, missä ei kuitenkaan ole laituria. Matallamat proomuväylät ulottuvat Mikkeliin, Iisalmeeen, Juankoskelle, Lieksaan ja Nurmekseen.

Muissa sisävesistöissä ovat vesikuljetukset mahdollisia vain luonnonmukaisella avovesikaudella ja yleensä rajoitetuilla matkoilla, kuten esim. Päijänteellä Lahden, Heinolan, Jämsän, Säynätsalon, Vaajakosken ja Jyväskylän välillä sekä Kokemäenjoen vesistössä Hämeenlinnan, Toijalan, Valkeakosken, Lempäälän, Nokian ja Tampereen välillä.








Yleiskuvan maamme sisävesitieverkon ulottuvuudesta saa sivulla 3 olevasta kuvasta 1.

Erikoiskuljetuksia suunniteltaessa vesikuljetus on joskus edullista ottaa kuljetusketjun osaksi, vaikkei lähtö- tai määräpaikka taikka ei kumpikaan ole vesitien varressa, varsinkin jos pitkätkö matka näin saadaan vesikuljetukseen taikka jos vesikuljetuksella voidaan välttää erikoiskuljetukseen soveltumaton tie- tai rautatieosa.

3.2 RAUTATIEKULJETUS

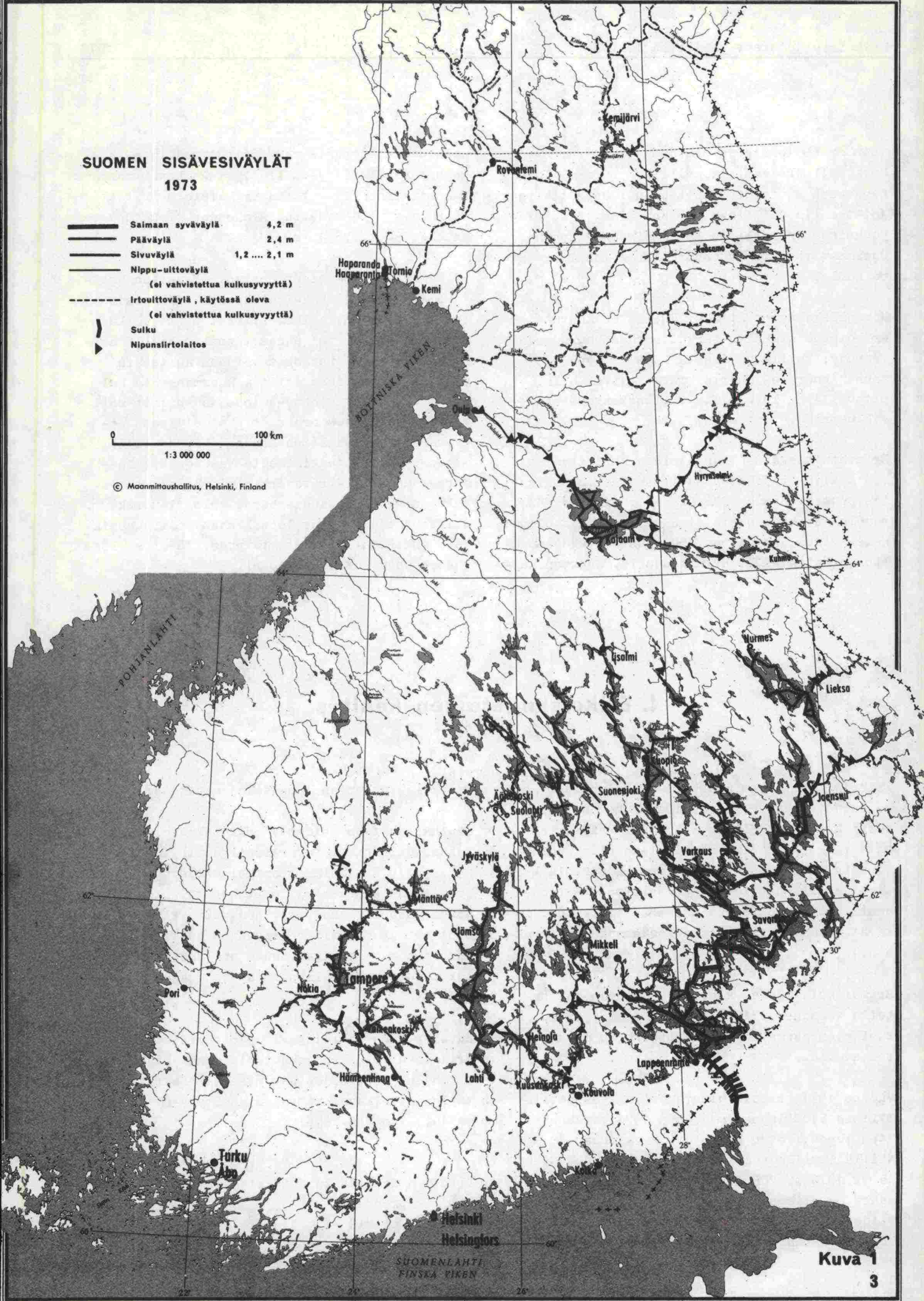
Rautateillä voidaan jo normaaliliikenteessä kuljettaa esineitä, jotka tiekuljetuksina tulisi painonsa vuoksi hoitaa erikoiskuljetuksina. Nykyisen neljäkselisen avovaunun kanta-

SUOMEN SISÄVESIVÄYLÄT 1973

-  Saimaan syväväylä 4,2 m
-  Pääväylä 2,4 m
-  Sivuväylä 1,2 2,1 m
-  Nippu-ulttoväylä (ei vahvistettua kulkusyvyyttä)
-  Irtoulttoväylä, käytössä oleva (ei vahvistettua kulkusyvyyttä)
-  Suku
-  Nipunsirtolaitos

0 100 km
1:3 000 000

© Maanmittaushallitus, Helsinki, Finland



Kuva 1
3

vuus on 60 tonnia ja oma paino noin 20 tonnia. Useimmilla rataosilla sallitaan normaaliliikenteessä 20 tonnin akselipaino. Nopeutta rajoittamalla sallitaan 22 tonnin ja erikoistapauksissa on sallittu 25 tonnin akselipaino. Uusimmat radat on suunniteltu 12 tonnin metri-painolle.

Normaalikaluston lisäksi VR:llä on muutamia erikoiskuljetuksiin tarkoitettuja suurkuorma-vaunuja, joilla voidaan kuljettaa jopa 500 tonnin kuormia. Kuorman mitat voivat olla: pituus 14 m, leveys 3,6 m (itsekantava esine 4,2 metriä).

Erittäin raskaiden kappaleiden kuljettamista rautateitse rajoittaa osaltaan kuormauskaluston puute. Vuonna 1976 ainoat vähintään 150 tonnin taakkoja nostavat satamanosturit olivat Helsingissä Hanasaaren 150 tonnin sekä Naantalin ja Porin 200 tonnin nosturit. Suurten kap-

paleiden kuljetusta rautateitse rajoittaa rautateiden sähköistys. Yli 4,5 m korkean kuorman kuljettaminen edellyttää erikoistoimenpiteitä sähköistetyllä radalla. Ajojohdon ripustuskorkeus on 5,64...6,10 m.

Paikalliset olosuhteet saattavat asettaa voitattomia esteitä kuljetuksille. Tällaisia esteitä ovat mm. heikot sillat, pehmeiköllä oleva radan osa tai ahdas tunneli. Edellä mainitun kaltaiset rataosat voidaan kuitenkin eräissä tapauksissa ohittaa kuormaamalla kuljetettava esine kuorma-autoon ja suorittamalla kyseinen kuljetus osaksi tiekuljetuksena esteenä olevan rautatien kohdan ohi. Rautatiet muodostavat muutenkin usein vain osan kuljetusketjua, sillä rataverkko ei yhdistä läheskään samaa paikkakuntamäärää kuin tieverkko. Vaikka jatkokuljetus lopulliseen toimituspaikkaan onkin tavallisesti tarpeen, jää tiekuljetuksen osuus usein pieneksi.

4. Erikoiskuljetusten kehitys

Erikoiskuljetusten määrä ja erikoiskuljetuksina kuljetettavien kappaleiden koko on jatkuvasti kasvanut. Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että tiekuljetuksina suoritetaan niin suurien ja niin painavien kappaleiden kuljetuksia kuin tie- ja liikenneolosuhteet sallivat. Siltojen uusimisen ansiosta yhä useammat tieosuudet kestävät normaaliliikennettä raskaampia kuljetuksia.

Erikoiskuljetusten kehitystä voidaan tarkastella vuosina 1971 ja 1976 myönnettyjen kuljetuslupien perusteella suoritettujen tutkimusten avulla.

Vuonna 1971 erikoiskuljetukselle myönnettiin TVL:ssa 5700 lupaa ja vuonna 1976 yhteensä 7460 lupaa, joten kasvu oli 5 vuodessa 30 %. Näillä luvilla suoritettiin v. 1971 n. 104 000 ja v. 1976 n. 206 000 kuljetusta. Kuljetusten määrä on siis suunnilleen kaksinkertaistunut viidessä vuodessa. Kuljetusten määrän kasvu lupien määrän kasvua nopeammin on aiheutunut

mm. kuljetuslupien lupa-aikojen pitenemisestä.

Taulukossa 1 on esitetty erikoiskuljetusten jakaantuminen eri tavaralajiryhmiin vuosina 1971 ja 1976. Useimmin erikoiskuljetuksina kuljetettuja tavaralajeja ovat konekalustot (lähinnä maansiirtokoneet), nosturit, elementti-tuotteet ja metalliteollisuuden tuotteet. Nostureiden suhteellinen osuus on lähes kolminkertaistunut tarkastellun viisivuotiskauden aikana.

Kuvassa 2 on esitetty v. 1976 suoritettujen erikoiskuljetusten jakautuminen kuljetuksen mittojen ja painojen perusteella. Seuraava vertailu antaa kuvan mittojen kehityksestä vuodesta 1971 vuoteen 1976:

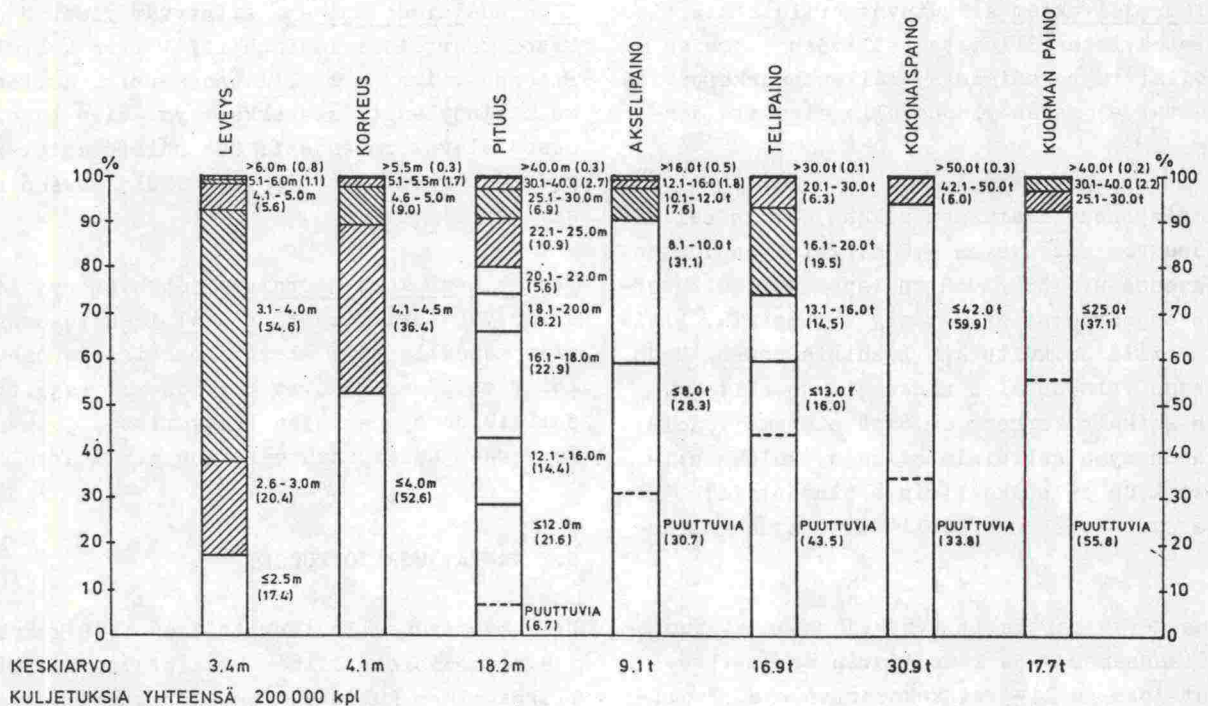
	1971	1976
Yli 6 m leveitä kuljetuksia	0,1 %	0,8 %
Yli 5 m korkeita "	1 %	2 %
Yli 30 m pitkiä "	2 %	3 %

Suuret teli- ja akselipainot eivät ole yleis-
tyneet tarkastelukaudella, sen sijaan kokonais-

painoltaan suurten erikoiskuljetusten osuus on
kasvanut.

TAVARALAJIRYHMÄ	% - OSUUS KULJETUKSISTA	
	1971	1976
Metalliteoll.tuotteet	9	20
Betoni- ja puutuotteet	37	17
Nosturit	5	14
Konekalusto	28	26
Rakennukset	9	9
Muut	12	14

Taulukko 1. Erikoiskuljetusten jakautuminen eri taveralajiryhmiin vuosina 1971 ja 1976



Kuva 2. Erikoiskuljetusten mitta- ja painojakautumat prosentteina v. 1976

5. Tie- ja liikenneolosuhteista johtuvat rajoitukset erikoiskuljetuksille

5.0 YLEISTÄ

Yleisen tien suunnittelu perustuu Valtioneuvoston antamiin ohjeisiin, joiden lähtökohtana ovat moottoriajoneuvoasetuksen vaatimukset täyttävät normaaliajoneuvot. Siltojen mitoitus perustuu kuormitusmääräyksissä annettuihin kuormituskaavioihin. Mitoitusperusteista johtuen tieolosuhteet asettavat rajoituksia erikoiskuljetuksien suorittamiselle. Rajoitukset voivat olla tila- tai kantavuusrajoituksia. Lisäksi liikenneolosuhteet asettavat rajoituksia ylisuurten ja hitaiden kuljetusten suorittamiselle.

5.1 TILARAJOITUKSET

Tilarajoitukset saattavat johtua alikulkurajoituksista, sivusuuntaisista rajoituksista tai tien pinnan korkeuseroista.

Alikulkurajoitukset aiheutuvat erilaisista tien yli risteävistä silloista, siltojen ajoradan yläpuolisista rakenteista, liikennemerkkiportaaleista tai ajoradan yläpuolella olevista johdoista.

Moottoriajoneuvoasetuksen mukaan suurin sallittu ajoneuvon korkeus on 4,0 m. Valtioneuvoston päätöksessä n:o 356/1962 on vapaan alikulkukorkeuden ohjearvoksi määritetty 4,6 metriä. Yleisillä teillä on kuitenkin lukuisia ennen tämän päätöksen voimaantuloa rakennettuja siltoja, joiden alikulkukorkeus on tätä pienempi. Toisaalta on myös sellaisia siltoja, joiden alikulkukorkeus on paikallisista olosuhteista tai muista syistä johtuen edellä mainittua suurempi.

Liikennemerkkiportaalit ovat ajoradan yläpuolisia liikennemerkkejä kannattavia rakenteita. Ne ovat joko puoli- tai kokoportaaaleja. Puoliportaalit ulottuvat yleensä korkeintaan ajoradan keskiviivaan saakka, joten ylikorkea kulje-

tus voi ohittaa ne vastakkaista liikennesuuntaa palvelevaa ajokaistaa käyttäen. Kokoportaalit ovat yleensä koko ajoradan ylitse ulottuvia. Ne on rakennettu yleensä siten, että ne voidaan tilapäisesti nostaa pois kuorman tieltä. Ajoradan yläpuolella olevat johdot ovat joko sähkö- tai puhelinjohtoja.

Sähköjohtojen vähimmäiskorkeudet liikenneväylän pinnasta on annettu sähköturvallisuusmääräyksissä. Paikallisen sähkölaitoksen kanssa sopimalla voidaan johdot tehdä jännitteettömäksi tai mahdollisesti katkaista kuljetuksen ajaksi, mikä mahdollistaa sähköjohtojen alittamisen myös hyvin korkeiden kuljetusten ollessa kysymyksessä.

Puhelinjohtojen vähimmäiskorkeus liikenneväylän pinnasta on 5,0 m. Kuitenkin tien yli asennetun haruksen vähimmäiskorkeus on 4,6 m.

Sivusuuntaiset esteet esiintyvät yleensä jyrkissä kaarteissa lähinnä liittymien kohdalla. Esteenä voivat olla liikennemerkit, kaiteet, valaisinpylväät, saarekkeet ym. tien läheisyydessä olevat rakenteet. Osa näistä esteistä voidaan tilapäisesti poistaa kuljetuksen ajaksi.

Tien pinnan korkeuseroista johtuvat rajoitukset esiintyvät erityisesti rautateiden tasoristeyksien kohdalla sekä alempiluokkaisella tieverkolla. Tien pinnan suuret korkeuserot rajoittavat sellaisten ajoneuvojen liikkumista, joissa on maavaraan nähden suhteellisen pitkä akseliväli.

5.2 KANTAVUUSRAJOITUKSET

Tien kantavuudella tarkoitetaan tien kykyä kestää ajoneuvoista siihen kohdistuvaa kuormitusta. Yliraskaiden kuljetuksien suorittamista rajoittavat käytännössä teihin kuuluvat sillat ja rakenteellisesti heikot tieosat.

Sillan kuormittaminen ylliraskaalla ajoneuvolla johtaa äärimmäisessä tapauksessa sen sortumiseen. Käytännössä tällaista tapahtuu perin harvoin. Sen sijaan sillan kantavien rakenteiden vaurioitumista on ollut havaittavissa useissa tapauksissa.

Siltaa voidaan verrata kulutusshyödykkeeseen, jonka kestoikä riippuu käyttökertojen lukumäärästä ja siihen kohdistuvan rasituksen suuruudesta. Mitä vilkkaampi liikenne ja mitä suuremmat kuormat rasittavat siltaa, sitä lyhyempi on sen käyttöikä. Mitä suuremmasta kuormasta on kysymys, sitä harvemmin on siis mahdollista sallia sellaisen rasittavan siltaa.

Samalla kun pyritään siltojen tehokkaaseen hyväksikäyttöön, on tieviranomaisten tehtävänä valvoa, että ylliraskaiden kuljetusten määrä rajoitetaan vastaamaan siltojen tarkoituksenmukaista kulutusta.

Rakenteellisesti heikkojen tieosien päällystai alusrakenteen vaurioituminen tai pehmeän pohjan pettäminen saattaa aiheutua toistuvasta ylliraskaasta kuormituksesta. Ylliraskaan ajoneuvon tietä kuluttava vaikutus saattaa tällaisissa tapauksissa vastata satojen tai tuhansien normaalikuormalla varustettujen ajoneuvojen vaikutusta.

5.3 LIIKENTEESTÄ JOHTUVAT RAJOITUKSET

Ylisuuret ja hitaasti liikkuvat kuljetukset aiheuttavat yleensä häiriöitä muulle liikenteelle ja saattavat vaarantaa liikenneturvallisuutta tietyissä tilanteissa. Eriytyisen vaarallisia ovat ylileveät kuljetukset, jotka vaikeuttavat ohitusta aiheuttaen jonomuodostusta sekä saattavat yllättää vastaantulevan ajoneuvon kuljetajan kohtaamistilanteessa.

Erikoiskuljetuksen liikennettä haittaava tai vaarantava vaikutus riippuu erikoiskuljetuksen mittojen lisäksi kuljetusreititin kapeudesta ja liikenteestä. Valta- ja kantateillä on liikenne yleensä niin vilkas, että koko tien sulkevat kuljetukset ovat mahdollisia vain poikkeustapauksessa. Alempiluokkaisilla teillä tien kapeus saattaa suhteellisen pienilläkin kuljetuksen leveyksillä aiheuttaa koko tien sulkemisen muuta liikenteeltä kuljetuksen suorittamisen ajaksi.

Edellä mainitut näkökohdat rajoittavat mahdollisuuksia eräiden erikoiskuljetuksien suorittamiseen varsinkin ruuhka-aikana tai suhteellisen kapeilla vilkkaasti liikennöidyillä teillä. Kuljetukset voidaan kuitenkin yleensä hoitaa sopivasti valittuna vuorokauden aikana, jolloin liikennemäärät ovat pieniä.

Kuljetuslupahakemusten käsittelyssä noudatettava käytäntö tie- ja vesirakennuslaitoksessa

0. Yleistä

Erikoiskuljetuksella tarkoitetaan jäljempänä sellaista tiekuljetusta, jossa ylitetään kysymyksessä olevalla tiellä tai kysymyksessä olevalle ajoneuvolle yleisesti sallittu suurin pituus, leveys, korkeus taikka kokonais-, telitai akselipaino. Tällaisia erikoiskuljetuksia kutsutaan tässä vastaavasti ylipitkiksi, ylileveiksi, ylikorkeiksi tai ylliraskaiksi kuljetuksiksi.

Maan tuotannollista toimintaa palvelevien kuljetusten hoitamiseksi tie- ja vesirakennuslaitos myöntää mahdollisuuksien mukaan lupia erikoiskuljetuksien suorittamiseen yleisillä teillä. Yleisperiaatteena on, että kysymyksessä olevan kuljetuksen suorittamisella saavutetun taloudellisen hyödyn tulee olla kuljetuksesta aiheutuvia haittoja merkittävämpi.

Tie- ja vesirakennuslaitoksen pyrkimyksenä on harjoittaa yhteistoimintaa kuljetuksen tarvisijoiden ja suorittajien kanssa ja toimia siten, että taloudellisesti tärkeät kuljetukset voidaan hoitaa joustavasti sekä tuottamatta kohtuutonta haittaa tielle ja liikenteelle.

Harjoittamalla erikoiskuljetuksien seurantaa ja valvontaa tie- ja vesirakennuslaitos pyrkii selvittämään laitoksen ja kuljetuksen tarvisijoiden sekä kuljetuksen suorittajien toiminnan yhteydessä mahdollisesti esiintyvät epäkohdat. Seurannan ja valvonnan perusteella tie- ja vesirakennuslaitos pyrkii kehittämään tieolosuhteita, laitoksen omaa palvelutoimintaa sekä puuttumaan virheellisestä menettelystä aiheutuviin epäkohtiin.

1. Hakemuksen käsittelytapa

1.0 YLEISTÄ

Erikoiskuljetuksia koskevien hakemusten käsittelyssä pyritään tarkoituksenmukaisella tehtävällä ja päätösvallan delegoimisella joustavuuteen ja mahdollisimman nopeaan toimintaan. Samalla kuitenkin huolehditaan siitä, että hakemuksien käsittelyyn varataan riittävä aika, jotta ratkaisu voitaisiin tehdä luotettavilla ja johdonmukaisilla perusteilla.

Kuljetuslupahakemus käsitellään tapauksesta riippuen joko tie- ja vesirakennushallituksen tai tie- ja vesirakennuspiirissä.

1.1 YLISUURIA KULJETUKSIA KOSKEVAT HAKEMUKSET

Ylisuurien kuljetuksien osalta tie- ja vesirakennuspiiri päättää yleensä luvan myöntämisestä

silloin, kun kysymyksessä on piirin rajojen sisäpuolella tapahtuva kuljetus.

Kahden tai useamman piirin alueella tapahtuvia ylisuuria (ei ylliraskaita) kuljetuksia koskevasta luvasta tie- ja vesirakennuspiiri yleensä päättää oman piirinsä alueen osalta silloin, kun hakemus on osoitettu tie- ja vesirakennuspiirille.

Tie- ja vesirakennushallitus päättää kahta tai useampaa piiriä koskevia ylisuuria kuljetuksia koskevan kuljetusluvan myöntämisestä silloin, kun hakemus on osoitettu tie- ja vesirakennushallitukselle.

Tie- ja vesirakennuspiiri voi halutessaan alistaa ylisuurta kuljetusta koskevan lupahakemuksen tie- ja vesirakennushallituksen ratkaistavaksi. Tie- ja vesirakennushallitus puolestaan

pyytää tarvitessaan lausunnon hakemuksesta tie- ja vesirakennuspiiriltä.

Tie- ja vesirakennuslaitoksessa ei tutkita, onko kuljetusluvan hakija saanut muut tarvittavat luvat kuljetuksen suorittamiseen (esim. yksityistien pitäjän, valtionrautateiden tai kaupungin lupa).

1.2 YLIRASKAITA KULJETUKSIA KOSKEVAT HAKEMUKSET

Yliraskaita kuljetuksia yhden tie- ja vesirakennuspiirin alueella koskevat hakemukset käsittelee yleensä asianomainen tie- ja vesirakennuspiiri. TVH:n ratkaistavaksi alistetaan kuitenkin sellaiset tapaukset, joissa kuljetusmahdollisuuden selvittämiseksi joudutaan suorittamaan yksityiskohtaisia siltojen tai maapohjan kantavuustarkasteluja. Tämä tulee kysymykseen lähinnä seuraavissa tapauksissa:

- a) kun reitillä on silta, jonka kantavuutta ei piiri voi varmuudella pitää kyseisen kuljetuksen suorittamisen kannalta riittävänä
- b) kun kuljetusreitti on geoteknisessä mielessä vaikea ja kuljetuksen kokonaispaino on yli 200 t.

Kahden tai useamman piirin alueella tapahtuvia yliraskaita kuljetuksia koskevat hakemukset käsitellään tie- ja vesirakennushallituksessa. Yliraskaiden erikoiskuljetuksien osalta tie- ja vesirakennushallitus pyytää tarvittaessa lausunnon tie- ja vesirakennuspiiriltä.

Geoteknillisten tarkastelujen suorittaminen on yleensä tarpeen kuljetuksen kokonaispainon ylittäessä 70 t ja akselipainojen ollessa poikkeuksellisen suuria, jos kyseisellä reitillä ei aikaisemmin ole suoritettu vastaavan painoista kuljetusta.

1.3 HAKEMUSTEN KÄSITTELY TVH:SSA

Tie- ja vesirakennushallituksessa kuljetusluvahakemuksia koskevat päätökset tehdään käyt-

töosaston liikennetoimistossa. Liikennetoimisto neuvottelee tarvittaessa kuljetusluvan hakijan kanssa hakemukseen liittyvistä yksityiskohdista, suorittaa tarvittaessa erikoiskuljetuksen merkitystä koskevan arvioin, harkitsee muiden kuljetusmuotojen käyttömahdollisuuden, tutkii kaluston asianmukaisuuden, hoitaa kuljetuksien seurannan ja valvonnan organisoimisen ja ohjaa erikoiskuljetuksiin liittyvää toimintaa TVL:ssa.

Hakemuksen käsittelyssä tarvittavat siltojen kantavuuslaskelmat suorittaa rakennusosaston sillanrakennustoimisto, jolta liikennetoimisto pyytää tässä tarkoituksessa tarvittaessa lausunnon.

Sillanrakennustoimisto huolehtii myös siltojen tarkistuslaskennasta, piirikonttorien konsultoinnista silta-asioissa sekä hakemusten käsittelyä palvelevan siltoja koskevan aineiston kehittämistä liikennetoimiston kanssa sovittavan ohjelman mukaisesti sekä tarvittaessa kuljetuksen punnituksen suorittamisesta.

Rakennusosaston maatumkimustoimisto suorittaa hakemusten ratkaisemiseksi mahdollisesti tarvittavat geoteknilliset tarkastelut.

1.4 HAKEMUSTEN KÄSITTELY TIE- JA VESIRAKENNUSPIIREISSÄ

Tie- ja vesirakennuspiirissä piiri-insinööri määrää, mikä yksikkö huolehtii hakemuksen käsittelystä. Mikäli hakemukset käsitellään kunnossapitotoimialalla, on syytä vain tarvittaessa pyytää piirin maatumkimusinsinöörin tai siltaininsinöörin lausunto. Hakemus voidaan myös lähettää TVH:n ratkaistavaksi.

Kun on kysymyksessä usean tie- ja vesirakennuspiirin alueella tapahtuva kuljetus ja hakemukset on tehty tie- ja vesirakennuspiireille, näiden on pidettävä riittävää yhteyttä kuljetuksen reitin jatkuvuuden varmistamiseksi piirien rajoilla.

2. Hakemusten ratkaiseminen

2.0 YLEISTÄ

Erikoiskuljetuksia koskevan hakemuksen ratkaisemisessa noudatetaan yhdenmukaista käytäntöä kaikkiin hakijoihin ja kaikissa osissa maata. Ratkaisuun vaikuttavat mm. kuljetettava kappale, kuljetusreitit tie- ja liikenneolosuhteet, kuljetuskalusto ja muiden kuljetusmuotojen käyttömahdollisuudet.

Kuljetuslupahakemuksista tehdyt päätökset ja niiden perustelut ovat asiasta kiinnostuneiden nähtävissä.

2.1 KULJETUSLUVAN MYÖNTÄMISPERUSTEET

Erikoiskuljetuslupien myöntämisen edellytykset jaetaan yleisiin edellytyksiin, kuljetettavaa kappaletta ja kuljetuskalustoa koskeviin edellytyksiin sekä reittikohtaisiin edellytyksiin.

2.10 Yleiset edellytykset

Kaikkien erikoiskuljetusten tulee täyttää seuraavat kuljetusluvan myöntämisen yleiset edellytykset:

1. Kysymyksessä on jakamaton kappale, jonka koko on sellainen, ettei sitä voida kuljettaa ylittämättä leveyden, korkeuden, pituuden tai painojen moottoriajoneuvoasetuksen mukaisia normaalisti sallittuja arvoja.
2. Kuljetuskalusto on asianmukaisesti hyväksyty ja rekisteröity.
3. Teiden ja niillä olevien siltojen kantavuus ja käytettävissä oleva tila on riittävä eikä kuljetus häiritse kohtuuttomasti muuta liikennettä tai vaaranna liikenneturvallisuutta.
4. Kuljetusluvan tarvitsija sitoutuu noudattamaan asetettuja ehtoja ja on noudattanut niitä aikaisemminkin.

Kuljetuslupaa ei myönnetä mikäli yksi tai useampi kohdissa 1...3 mainituista ehdoista ei ole täytetty. Kohdassa 4 mainitun ehdon osalta, jos kysymys on aikaisemmin myönnettyissä kuljetusluvuissa asetettujen ehtojen noudattamatta jättämisestä, noudatetaan tapauskohtaista harvintaa.

Kuljetustarpeen ja kuljetettavan kappaleen laadusta riippuen luvat voidaan myöntää kohdassa 2.4 tarkemmin selostetulla tavalla yhtä kuljetuskertaa varten, määrättyä kuljetustehävää varten tai määrättyllä reitillä taikka tieverkolla tiettyinä aikana jatkuvasti suoritettaville kuljetuksille.

Kuljetuslupa myönnetään määrättyä kappaletta tai määrättyä kappaleryhmää koskevana. Samalla kuljetusluvalla ei voida antaa lupaa aivan erilaisten kappaleryhmien kuljettamiseen. Kuljetuslupa voidaan myöntää kuljetuksen tilaajalle tai suorittajalle. Kuljetuslupaa ei voida siirtää.

Kuljetuslupahakemusta käsiteltäessä selvitetään aina aluksi, onko kuljetettava kappale ja kuljetuskaluston laatu sellainen, että kuljetuslupa voidaan niiden puolesta myöntää.

Kuljetettavaa kappaletta koskevan luvan myöntämisen edellytyksenä on, että kappaleen tulee olla jakamaton. Jakamattomalla kappaleella tarkoitetaan sellaista kappaletta, jota ei voida kuljetuksen ajaksi kohtuullisina pidettävien kustannuksin jakaa pienemmiksi osiksi tai valmistaa tehtaalla pienempinä osina ja koota asennuspaikalla lopulliseen kokoonsa. Kuljetettavan kappaleen koko on tällöin sellainen, että sitä ei voida kuormata ylittämättä leveyden, korkeuden, pituuden tai painojen suhteen moottoriajoneuvoasetuksen mukaisia normaalisti sallittuja arvoja.

Jonkin mitan suhteen ylisuuria jakamattomia kappaleita voidaan kuormata päällekkäin, rinnakkain tai peräkkäin edellyttäen, ettei kuljetuksesta päällekkäisyyden, rinnakkaisuuden

tai peräkkäisyyden vuoksi tule ylliraskas tai ylisuuri. Tämä koskee myös liikenneministeriön erivapauden saaneita kalustoja, kuitenkin näitä kalustoja käytettäessä kappaleita saa kuormata rinnakkain ja peräkkäin kaluston leveyden ja pituuden sallimissa rajoissa, edellyttäen että ei ylitetä normaalikalustolle sallittuja painoja.

Kuljetuskaluston suhteen on huomattava, että ylliraskaiden ja ylipitkien kuljetusten yhteydessä niissä tapauksissa, kun on kysymyksessä liikenneministeriön antamalla erivapaudella liikkuva kalusto, erivapauspäätöksessä mainittuja ehtoja kantavuuden ja pituuden suhteen on noudatettava. Normaalikalustolle ei voida antaa lupaa kuljettaa ylliraskasta kuljetusta.

Kuljetuslupa myönnetään vain rekisteriotteissa ja mahdollisessa liikenneministeriön erivapauspäätöksessä mainittujen paino- ja muiden määräysten puitteissa. Kaluston kantavuuden sallitun kuormituksen ylitys 20 %:lla voidaan kuitenkin sallia poikkeustapauksessa moottoriajoneuvoasetuksen täytäntöönpanopäätöksen 42 §:n 1 momentissa (233/1976) mainituin edellytyksin. Hakijan on tällöin voitava luotettavasti osoittaa kuorman tulevan sijoitetuksi siten kuljetusalustalle, että kuorman paino jakautuu akseleille samassa suhteessa kuin ko. ajoneuvoyhdistelmän perävaunukirjan perusteella on todettavissa.

Tavallisen traktorin ja perävaunun yhdistelmälle myönnetään kuljetuslupia yleensä vain sellaisissa tapauksissa, joissa reitti ei ole vilkasliikenteinen ja kuljetusmatka on lyhyt. Rekisteröimättömille ajoneuvoille kuljetuslupa voidaan antaa vain tilapäistä siirtoa varten ilman kuormaa.

Ulkomailla rekisteröidyn kaluston suhteen on huomattava, että lupaa ei voida antaa sellaiselle ulkomailla sallitulle normaalikalustolle, jonka mitat ylittävät Suomessa suurimmat sallitut mitat. Täten ei voida esim. myöntää lupaa Ruotsissa normaalikalustona rekisteröidyn 24 m pitkän ajoneuvoyhdistelmän käyttämiselle Suomessa. Ulkomaiselle erikoiskalustol-

le sen sijaan lupia voidaan myöntää vastaavalla tavalla kuin suomalaiselle kalustolle.

2.11 Reittikohtaiset edellytykset

Tiestä ja liikenteestä johtuvia edellytyksiä kuljetusluvan myöntämiselle aletaan tutkia sen jälkeen, kun on todettu kuljetettavaa kappaletta ja kuljetuskalustoa koskevien edellytysten luvan myöntämiselle olevan olemassa.

2.111 Tiestä johtuvat edellytykset

Tiehen ja siihen kuuluvien rakenteiden suhteen seuraavien edellytysten tulee olla olemassa, jotta kuljetuslupa voitaisiin myöntää:

- tierakenteiden kantavuus erityisesti siltojen ja pehmeikköjen osalta on riittävä
- alikulkukorkeus reitillä on riittävä
- leveyssuunnassa olevat esteet ja tien pinnassa olevat korkeuserot eivät aseta esteitä kuljetukselle

Siltaan kohdistuvan rasituksen vaikutuksen mittana käytetään kuorman sillalle aiheuttamia jännityksiä. Kun kysymyksessä on kohdan 2.2 mukainen poikkeuksellinen erikoiskuljetus, siltaan voidaan sallia aiheutuvan suunnittelussa käytettyjä jännityksiä suurempia jännityksiä kohdassa 2.3 mainituin edellytyksin.

Alikulkua rajoittavista esteistä tutkitaan siltojen alikulkukorkeudet ja mahdollisuuksien mukaan myös portaalien alikulkukorkeudet. Kuljetusluvasta päätettäessä on otettava huomioon varmuusvara, joka tarvitaan ajoneuvon mahdollisen kallistumisen, pystysuunnassa tapahtuvan liikkumisen ja ajoradalla olevan lumen takia. Vapaan tilan tulee yleensä olla vähintään 20... 30 cm kuorman laadusta riippuen, mikäli kuljetus tapahtuu ilman valvontaa.

Leveyssuunnassa olevista esteistä on tarpeen yleensä tutkia vain, mahtuuko kuljetus siltojen kaiteiden puolesta. Liikkumisvara on vähintään 20 cm kummallakin puolella, jos kuljetus tapahtuu ilman valvontaa.

2.112 Liikenteestä johtuvat edellytykset

Kuljetuslupan myöntämisen liikenteestä johtuva edellytyksenä on, että erikoiskuljetus voidaan suorittaa turvallisesti ja haittaamatta kohtuuttomasti muuta liikennettä. Koko tien sulkevat ylileveät erikoiskuljetukset valta- ja kantatiellä ja muilla vilkasliikenteisillä teillä pyritään rajoittamaan mahdollisimman vähään ja tällaisille kuljetuksille annetaan lupia vain kohdassa 2.3 esitetyissä tapauksissa.

2.2 MYÖNTÄMISPERUSTEIDEN SOVELTAMINEN TAVALLISIA ERIKOISKULJETUKSIA KOSKEVIIN HAKEMUKSIIN

Tavallisena erikoiskuljetuksena pidetään sellaista kuljetusta, jossa edellytykset kuljetuksen suorittamiseksi ilman valvontatoimenpiteitä tai normaalisti sallittujen jännitysten ylityksiä silloissa tai tiepohjassa ovat olemassa. Tällöin kuljetukselle annetaan yleensä ilman muuta lupa aina, jos kohdassa 2.10 mainitut yleiset edellytykset ovat voimassa. Tällä tavalla menetellään seuraavissa tapauksissa:

- Kuljetus ei aiheuta normaalisti sallittuja jännityksiä suurempia jännityksiä reitin miinkään siltaan tai tiepohjaan.
- Kuljetuksen leveys ei ole niin suuri, että tarvittaisiin koko tien sulkeminen muulta liikenteeltä kuljetuksen ajaksi. Tien sulkemisen tarve riippuu kuljetuksen leveyden lisäksi tien leveydestä. Yleensä yli 5 m leveä kuljetus edellyttää tien sulkemista muulta liikenteeltä.
- Kuljetus on mahdollinen ilman tieviranomaisen valvontaa (ts. kuljetuksen ei tarvitse mennä esim. määrättyllä tavalla sillan tai pehmeikön yli)
- Kuljetuksen suorittaminen on mahdollista ilman poliisivalvontaa (ks. julkaisu TVH 742012 s. 7)

Kuljetuskertojen lukumäärä ja luvan voimassaoloaika määrätään kohdan 2.4 mukaan.

Jos kuljetus ei täytä edellä mainittuja ehtoja, on luvan myöntäminen harkinnanvaraista ja

hakemuksen käsittelyssä noudatetaan kohdassa 2.3 mainittuja periaatteita.

2.3 MYÖNTÄMISPERUSTEIDEN SOVELTAMINEN POIKKEUKSELLISIA ERIKOISKULJETUKSIA KOSKEVIIN HAKEMUKSIIN

2.30 Yleistä

Poikkeuksellisella erikoiskuljetuksella tarkoitetaan sellaista kuljetusta, jonka suorittaminen edellyttää valvontatoimenpiteitä tai aiheuttaa tiepohjaan tai siltaan normaalisti sallittujen jännityksien ylityksiä (ts. kysymyksessä oleva kuljetus ei ole edellä kohdassa 2.2 määritelty tavallinen erikoiskuljetus). Tie- ja vesirakennuslaitos myöntää harkinnan mukaan lupia myös poikkeuksellisten erikoiskuljetusten suorittamiseen.

Poikkeuksellisia erikoiskuljetuksia koskevia lupahakemuksia ratkaistaessa otetaan huomioon seuraavat tekijät:

- kuljetuskaluston tarkoituksenmukaisuus
- mahdollisuus käyttää muita kuljetusmuotoja tai jakaa kappale pienempiin osiin kuljetuksen ajaksi
- kuljetuksen toistuvuus
- kuljetuksen taloudellinen merkitys
- kuljetusreitit tie- ja liikenneolosuhteet

Erikoiskuljetusten taloudellista merkitystä arvioitaessa on otettava huomioon kuljetuksen merkitys kuljetettavan tuotteen valmistajan/tilaajan, kuljetuksesta työllisyyteen yms. kohdistuvien vaikutusten sekä tienpidon kannalta. Merkityksen arvioimisessa tarvittavien perustietojen puuttumisen vuoksi toistaiseksi nämä arvioinnit perustuvat pääasiallisesti tapauskohtaiseen harkintaan.

2.31 Kuljetuskaluston tarkoituksenmukaisuus

Poikkeukselliselle ylliraskaalle kuljetukselle ei yleensä myönnetä lupaa, jos kuljetuskaluston kantavuus on huomattavasti suurempi kuin kuljetuksessa tarvittaisiin ja varsinkin jos kuljetuksen poikkeuksellisuus aiheutuu tällaisesta kaluston epätarkoituksenmukaisuudesta.

2.32 Mahdollisuus käyttää muita kuljetusmuotoja tai jakaa kappale kuljetuksen ajaksi pienempiin osiin

Poikkeukselliselle erikoiskuljetukselle ei myönnetä lupaa, jos muita kuljetusmuotoja voidaan taloudellisesti käyttää tai kappale voidaan jakaa pienempiin osiin kohtuullisilla lisäkustannuksilla. Kuljetukset tässä kohdassa tarkoitettussa mielessä luokitellaan seuraavasti:

- A. Ei ole lainkaan mahdollista suorittaa kuljetusta muita kuljetusmuotoja käyttäen tai jakaa kuljetettavaa kappaletta pienempiin osiin.
- B. Kuljettaminen muita kuljetusmuotoja käyttäen tai jakaminen pienempiin osiin on mahdollista vain suurilla lisäkustannuksilla.
- C. Muita kuljetusmuotoja voidaan käyttää tai kappale voidaan jakaa pienempiin osiin kohtuullisilla lisäkustannuksilla.

2.33 Kuljetuksen toistuvuus

Poikkeukselliselle kuljetukselle ei myönnetä lupaa, jos kysymyksessä on jatkuva kuljetus tai kuljetustehtävä, johon sisältyy lukuisia kuljetuksia tietyllä reitillä tai tieverkolla.

Kuljetukset voidaan toistuvuuden perusteella jakaa seuraavasti:

- a. poikkeuksellinen kertakuljetus
- b. harvinainen kertakuljetus tai yksittäinen kuljetustehtävä, johon sisältyy muutama kuljetus tietyllä reitillä
- c. usein tapahtuva kuljetus tai kuljetustehtävä, johon sisältyy lukuisia kuljetuksia tietyllä reitillä tai tieverkolla

2.34 Kuljetuksen taloudellinen merkitys

Erikoiskuljetuksen taloudellisella merkityksellä tarkoitetaan tässä yksittäisen erikoiskuljetuksen taloudellista merkitystä eikä useista samanlaisten kappaleiden erikoiskuljetuksista muodostuvan kuljetustehtävän merkitystä. Tässä mielessä taloudellisesti vähemmän tärkeälle kuljetukselle ei myönnetä lupaa poikkeuksellisena kuljetuksena.

Taloudellisen merkityksen perusteella kuljetukset jaotellaan seuraavasti:

I Taloudellisesti erittäin tärkeä kuljetus

Tähän luokkaan kuuluvat esim. tuotantolaitoksen toiminnan kannalta tärkeiden tuotantolaitoksen osien ja koneiden kuljetukset (esim. muuntaja).

II Taloudellisesti tärkeä kuljetus

Tähän luokkaan kuuluvat esim. teollisuuden suurikokoisten tai -painoisten tuotteiden kuljetukset (esim. laivanmoottorit, höyrykattilat).

III Taloudellisesti vähemmän tärkeä kuljetus

2.35 Tie- ja liikenneolosuhteet

Jos kohtien 2.31...2.34 perusteella on todettu, että kysymyksessä olevaa kuljetusta voidaan pitää poikkeuksellisena erikoiskuljetuksena, annetaan kuljetukselle lupa, vaikka kuljetuksen suorittaminen aiheuttaisi seuraavaa:

- portaaleja joudutaan nostamaan tieviranomaisen valvonnassa
- tie tulee sulkea muulta liikenteeltä poliisin valvonnassa
- siltoihin tai tiepohjaan aiheutuu normaalisti sallittuja jännityksiä suurempia jännityksiä
- pehmeikköjen ylittäminen on mahdollista turvallisesti vain pysähtymättä

Ellei siltojen ylitys ole mahdollinen korotettuja jännityksiä soveltaen em. tavalla, saattaa siltojen ylitys olla mahdollinen ns. valvottuna kuljetuksena. Tällöin siltojen ylitystä valvomassa on TVL:n nimeämä valvoja, joka huolehtii siitä, että silta ylitetään määrättyllä tavalla (yleensä keskeltä hiljaisella nopeudella) ja että sillalla ei samanaikaisesti ole muuta kuormaa sekä suorittaa sillan kunnan tarkastuksen ennen erikoiskuljetuksen suorittamista ja sen jälkeen. Valvottuna kuljetuksen yhteydessä sysäyslisanä käytetään pienempää arvoa kuin muulloin. Siltojen ylityksen osalta valvottuina kuljetuksina lupia voidaan antaa siltojen kantavuuden rajoissa seuraavin edellytyksin:

- kuljetuksen taloudellinen merkitys on tärkeä
- kuljetus on kertakuljetusluontoinen
- ei ole muuta kuljetusmahdollisuutta tai muun kuljetusmahdollisuuden käyttö on hyvin paljon tiekuljetusta kalliimpaa

Harkittaessa voidaan siltaan sallia aiheutuvan normaalisti sallittuja jännityksiä suurempia jännityksiä otetaan kuljetuksen ominaisuuksien lisäksi huomioon sillan ikä ja kunto, sillan uusimistarve, sillan kokonaiskäyttöaste ja eräissä tapauksissa myös vaurioitumisriskin suuruus.

Poikkeuksellisia erikoiskuljetuksia koskevia hakemuksia ratkaistaessa liikenne otetaan huomioon siten, että koko tien sulkeva kuljetus tulee valta- ja kantateillä kysymykseen vain silloin, kun muita kuljetusmuotoja ei ole käytettävissä tai niiden käyttö on huomattavasti tiekuljetusta kalliimpaa ja kun kappaleen jakaminen kuljetuksen ajaksi pienempiin osiin on mahdotonta tai hyvin kallista.

2.4 KULJETUSKERTOJEN MÄÄRÄSTÄ JA LUVAN VOIMASSAOLOAJAN PITUUDESTA PÄÄTTÄMINEN

Kuljetuslupa voidaan myöntää kertakuljetusta tai rajoitettuja kuljetuskertoja varten, tietyllä reitillä tapahtuvaa määrättyä kuljetustehtävää tai jatkuvaa kuljetusta varten.

Kertakuljetusta tai rajoitettuja kuljetuskertoja varten lupa myönnetään, kun on kysymyksessä siltaan tai tiepohjaan normaalisti sallittujen jännityksien ylityksiä aiheuttava kuljetus taikka kuljetus edellyttää tie- tai poliisiviiranomaisen valvontaa.

Kuljetuslupa voidaan myöntää tietyllä reitillä tapahtuvaa määrättyä kuljetustehtävää varten, kun kuljetus ei aiheuta siltoihin eikä tiepohjaan normaalisti sallittujen jännitysten ylityksiä eikä edellytä tie- tai poliisiviiranomaisen valvontaa. Määrättyä kuljetustehtävänä pi-

detään esimerkiksi johonkin rakentamiskohteeseen tietyistä tehtaasta suoritettavia kuljetuksia.

Lupa voidaan myöntää tietyillä reiteillä tai tietyllä verkolla tapahtuvia jatkuvia kuljetuksia koskevana ns. yleislupana kun on kysymys nosturien, rakennuskoneiden, työmaaparakkien tai rakennusteollisuuden elementtien kuljettamisesta. Yleislupa voidaan myöntää myös sellaisten tuotteiden valmistajille tai maahantuojuille, joiden määräraikkoja on hyvin paljon ja kuhunkin määräraikkaan suoritetaan yleensä vain yksi tai muutama kuljetus (esim. mökkien ja veneiden valmistajat, koneiden maahantuoijat). Tiettyä tieverkkoa koskevassa yleisluvassa kuljetuksen korkeus saa olla enintään 4,4 m, kuljetuksen leveys enintään 4 m ja kuljetuksen pituus 30 m.

Yliraskaille kuljetuksille voidaan myöntää ainoastaan reittikohtaisia yleislupia sellaisille kuljetuksille, jotka eivät aiheuta siltoihin tai tiepohjaan normaalisti sallittujen jännityksien ylityksiä.

Luvan voimassaoloajan pituus määrätään kertakuljetusta tai rajoitettuja kuljetuskertoja koskevassa luvassa yleensä 1...3 kuukaudeksi, yliraskasta kuljetusta koskevassa yleisluvassa korkeintaan kalenterivuodeksi ja muussa luvassa korkeintaan kahdeksi vuodeksi.

Jos kysymyksessä on sillan tai pehmeikön ylityksessä tai muusta syystä TVL:n valvontaa vaativa kertakuljetus, luvan voimassaoloajaksi määrätään yleensä 1 viikko. Tällöin luvansantajalle ilmoitetaan hakemuksen tultua käsiteltyksi, että lupa postitetaan tai se on noudettavissa n. viikkoa ennen kuljetuksen suorittamista. Lupaan merkitään sen voimassaoloaika vasta luvan nouto- tai lähetysvaiheessa. Kuljetuksen tultua suoritetuksi lupa palautetaan TVL:n valvojan tarkastusmerkinnällä varustettuna luvan myöntäneelle tieviranomaiselle.

3. Erikoiskuljetusten seuranta ja valvonta

Tie- ja vesirakennuslaitoksen toimesta seurataan erikoiskuljetusten määrällistä ja laadullista kehitystä myönnettyjen kuljetuslupien ja maastossa suoritettavien tutkimusten ja haastattelujen avulla. Seurannan tarkoituksena on pysyä jatkuvasti selvillä erikoiskuljetusten merkityksestä tieliikenteen osana.

Erikoiskuljetuksien valvontaa suoritetaan tarkastamalla erikoiskuljetuksia suorittavia ajoneuvoja sekä tarvittaessa suorittamalla tiedusteluja. Valvonnan avulla pyritään estämään luvattomien tai lupaehtojen vastaisten erikoiskuljetusten aiheuttamat vahingot muulle liikenteelle tai tielle ja siihen kuuluville laitteille. Valvonnan yhteydessä suoritetaan tarvittaessa kuljetuksen punnitseminen. Valvonnan suorittamisessa tie- ja vesirakennuslaitos on

yhteistoiminnassa poliisin kanssa. Poliisi antaa tie- ja vesirakennuslaitokselle tiedot toteamistaan luvattomista erikoiskuljetuksista ja huomattavista lupaehtojen rikkomisista.

Tie- ja vesirakennuslaitos ei katso tarkoituksenmukaiseksi antaa lupia sellaisille hakijoille, jotka jättävät noudattamatta kuljetuslupien ehtoja. Todetuista laiminlyönneistä voidaan pyytää selvitys myös kuljetuksen tilaajalta. Toistuvat laiminlyönnit saattavat johtaa myös erivapautta koskevan luvan tai liikenneluvan peruuttamiseen. Periaatteelliset erimielisyydet tie- ja vesirakennuslaitoksen ja kuljetuksen suorittajien tai tarvitsijoiden välillä käsitellään TVH:n ja kuljetusten suorittajien sekä tarvitsijoiden yhteistyöryhmässä.

