

Raskas liikenne Suomen tieliikenteessä

Opas poliisille raskaan liikenteen valvonnan suorittamisen tueksi

Aleksi Moilanen & Joni Nousiainen

5/2021

TIIVISTELMÄ

Alexi Moilanen & Joni Nousiainen: Raskas liikenne suomen tieliikenteessä - Opas raskaan liikenteen valvontaan

Opinnäytetyön muoto: Toiminnallinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Mika Kyyrö & Jyrki Marttila

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tässä opinnäytetyössä käsitellään raskaaseen liikenteeseen liittyvää lainsäädäntöä valvonnan näkökulmasta sekä kohteita, joita poliisin tulee raskasta liikennettä valvoessaan ottaa huomioon. Opinnäytetyön teoriaosuudessa eli juuri tässä opinnäytetyöraportissa paneudutaan muutamiin eri lakeihin ja asetuksiin, joissa käsitellään raskasta liikennettä. Opinnäytetyöhön kuuluu myös erillinen opas, joka on tarkoitettu hälytys- ja valvontasektorilla työskenteleville poliisimiehille, raskaan liikenteen valvonnan suorittamisen tueksi. Opinnäytetyöraportti toimii oppaan lähdemateriaalina.

Työharjoittelujakson aikana olemme törmänneet moniin hälytys- ja valvontasektorilla työskenteleviin poliisimiehiin, jotka ovat olleet sitä mieltä, että raskaaseen liikenteeseen liittyvä valvonta on niin monimutkaista, etteivät he sitä perinteisen poliisin liikennevalvontatyön ohella halua taikka kykene tekemään. Osittain voimme olla yhtä mieltä tästä asiasta, että raskaaseen ammattiliikenteeseen liittyy melkoisen paljon huomioon otettavia asioita verrattaessa raskasta liikennettä tavanomaiseen henkilöautoliikenteeseen. Tästä syystä työn pääasiallisena tavoitteena on ollut aihekehityksen huomattavasta laajuudesta huolimatta saada kasattua eräänlainen tiivis, mutta mahdollisimman kattava ja helposti ymmärrettävä ”rautalankamalli” raskaan liikenteen valvontatehtävälle.

Työ toteutettiin siis tuotokseen painottuvana opinnäytetyönä, jonka käyttäjäystävällisellä oppaalla pyrimme mahdollisuuksien mukaan madaltamaan kynnystä hälytyspartioiden suorittamaan liikennevalvontaan ja erityisesti raskaan liikenteen valvontaan.

Sivumäärä: 34

Tarkastuskuukausi ja vuosi: toukokuu 2021

Avainsanat: opas, liikenne, raskas liikenne, kaupalliset kuljetukset

SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	1
2 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS, TAVOITE SEKÄ RAJAUS.....	2
3 RASKAS LIIKENNE SUOMEN TIELIIKENTEESSÄ	4
3.1 Yleistä.....	4
3.2 Kalusto	4
3.2.1 Kuorma-autot N2- ja N3-luokat	4
3.2.2 Perävaunut	5
3.2.3 Ajoneuvoyhdistelmät.....	5
4 LIIKENNETURVALLISUUS JA VALVONTA	6
4.1 Liikenneturvallisuus	6
4.2 Valvonta	7
5 RASKAAN LIIKENTEEN VALVONTA JA TARKASTUS	8
5.1 Ajoneuvon pysäyttäminen	8
5.2 Ajo-oikeus.....	9
5.3 Kuljettajan ajokunto	10
5.4 Ammattipätevyys	11
5.5 Ajo- ja lepoajat.....	14
5.6 Ajoneuvon liikennekelpoisuus	17
5.6.1 Ajoneuvon katsastus.....	17
5.6.2 Ajoneuvon renkaat.....	18
5.7 Tavaraliikennelupa	19

5.8 Ajoneuvon kuormaaminen.....	21
5.8.1 Yleiset kuormaussäännökset.....	22
5.8.2 Kuorman sijoittaminen	23
5.8.3 Kuorman varmistaminen.....	23
5.8.4 Kuorman merkitseminen.....	25
5.9 Vaarallisten aineiden kuljetus.....	25
6 RIKKOMUKSET	26
7 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS	26
7.1 Tutkimusmenetelmistä	26
7.2 Opinnäytetyön tuotos eli produkti.....	28
8 POHDINTA.....	29
8.1 Opinnäytetyön luotettavuus.....	29
8.2 Opinnäytetyöprosessi.....	30
8.3 Johtopäätökset ja kehittämissuhteita.....	31
LÄHTEET	34

1 JOHDANTO

Suomen teillä liikkuu ympäri vuorokauden erittäin paljon raskasta ammattiliikennettä. Raskaiden ajoneuvojen ja niissä kuljetettavien suurien kuormien kanssa työskentelemiseen vaaditaan asianmukainen kalusto, koulutus sekä ammattipätevyys. Raskaan ajoneuvon kuljettajana työskentelevän henkilön täytyy tuntea ja noudattaa asiaan liittyvää lainsäädäntöä, jotta kuljetuksia voidaan suorittaa mahdollisimman turvallisesti. Huonolla tietotaidolla ja heikolla ammattiosaamisella saadaan huomaamatta paljon vaaratilanteita aikaan, kun kyseessä on raskas ajoneuvo, joka on raskaasti kuormattu.

Edellä mainituista syistä poliisi sekä muut valvontaviranomaiset suorittavat raskaan liikenteen valvontaa liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Raskaan liikenteen valvonta on äärimmäisen tärkeä osa-alue poliisin liikennevalvontatyössä, mutta tällä hetkellä poliisin osalta raskaanliikenteen valvonta on lähtökohtaisesti eri poliisilaitosten alueilla toimivien yksittäisten liikenteenvalvontaryhmien varassa. Raskasta liikennettä valvottaessa on tärkeää tietää millä tavoin sitä on laissa säädelty, ja sitä pyrimme avaamaan tuotoksessa sekä raporttiosassa.

Opinnäytetyömme pääasiallisena tarkoituksena on tuottaa kirjallinen produkti, jonka tietoperustana eli lähteenä toimii opinnäytetyöraportti. Opinnäytetyöraportissa käsiteltävät aiheet ovat perinteisesti poliisin raskaan liikenteen valvontatehtävällä raskaiden ajoneuvojen kuljettajilta sekä itse ajoneuvoista tarkastettavia kohteita, jotka on tuotu esille myös tietenkin kirjallisessa produktissamme. Kokemuksiemme mukaan tarkastettaviin kohteisiin sisältyy erinäiset kuljettajalta tarkastettavat pätevyudet ja kortit sekä ajoneuvoon liittyvät asiat, kuten esimerkiksi sen liikennekelpoisuus kuin myös ajoneuvon kuormaukseen liittyvät tarkastukset.

Poliisin työn näkökulmasta olemme kiinnostuneita liikenteenvalvontatehtävistä, jotka keskittyvät raskaaseen liikenteeseen. Yhdistäessämme kiinnostuksenkohteita sekä aikaisempaa työkokemuksitamme, valikoitui aiheeksi opas raskaanliikenteen valvontaan. Pyrimme hyödyntämään opinnäytetyössämme erinäisten lähteiden lisäksi myös omaa osaamistamme ja kokemuksiamme raskaan liikenteen valvonnasta. Kappaleet, joissa lähdeviitettä ei ole käytetty, pohjautuu meidän omiin kokemuksiimme työharjoittelun liikennejakson ajalta.

2 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS, TAVOITE SEKÄ RAJAUS

Kuten olemme johdannossa maininneet, on opinnäytetyön tarkoituksena tuottaa helppokäyttöinen opas hälytys- ja valvontasektorilla työskenteleville poliisimiehille raskaanliikenteen valvonnan suorittamisen tueksi ja sillä tavoin madaltaa kynnystä raskaiden ajoneuvojen pysäyttämiseen. Työn kohderyhmänä toimii siis poliisimiehet, joilla ei ole juurikaan tietämystä raskaan liikenteen valvonnasta. Tämän vuoksi tarkastettavien kohteiden osalta pitäydytään perusasioissa, joiden avulla poliisimies suoriutuu raskaan liikenteen valvontatehtävällä hyvällä tasolla. Hälytys- ja valvontasektorilla työskennellessä ei välttämättä ole suuria määriä aikaa käytettävissä liikenteenvalvontatehtäviin, joten myös tämä ohjaa opastamme siihen suuntaan, että raskaan liikenteen valvontatehtävällä tehdään oppaamme mukainen rutiinitarkastus, jolloin ajoneuvosta sekä kuljettajalta saadaan tarkastettua tärkeimmät asiakokonaisuudet sekä ajan käyttö pysyy kohtuullisena.

Opinnäytetyössä ei ole niinkään tuotu esille sitä, kuinka tulee toimia, kun raskas ajoneuvo tavataan kolaripaikalta osallisena, mutta tarkastettavat kohteet kolaritapauksissa ovat kuitenkin osittain yhteneviä tässä opinnäytetyössä käsiteltyjen tarkastettavien kohteiden kanssa.

Opinnäytetyöraportin pohjalta tehdystä oppaasta on rajattu pois vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät tarkastukset, koska tästä osa-alueesta voisi laatia täysin oman oppaan ja tekisi se tästä kyseisestä työstä kohtuuttoman laajan, jolloin tarkoituksenmukaisuus yksinkertaisena oppaana katoaa. Vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyy paljon lainsäädäntöä, niin kuljetettavan kaluston ominaisuuksien kuin varusteiden sekä merkintöjen osalta sekä VAK-kuljetusten valvonnassa on myös muita lukuisia asioita, jotka eroavat perinteisistä maantiekuljetuksista. Olemme käsitelleet VAK-kuljetuksia siltä osin, mitä asioita tulee ottaa huomioon, kun kolaripaikalla on osallisena ajoneuvo, johon on kuormattuna vaarallisia aineita.

Opinnäytetyön raporttiosassa on käsitelty ajo- ja lepoaikoihin ja piirturin käyttöön liittyviä määräyksiä. Emme ole niiden valvontaa kuitenkaan tuoneet oppaaseen taikka raporttiosaan digitaalisen ajopiirturin osalta, koska tekemämme opas on suunnattu hälytys- ja valvontasektorilla työskenteleville konstaapeleille. Hälytys- ja valvontasektorilla työskennellessä ei lähtökohtaisesti ole mahdollisuutta tehdä ajo- ja lepoaika tarkastusta digitaalisesta ajopiirturista, sillä tavoin, että se olisi perusteellinen, koska heidän käytössään ei ole OCTET-järjestelmää. OCTET-järjestelmä on siis tietokoneelle asennettu ohjelma, joka on kehitetty digitaalisten ajopiirtureiden tarkastusta varten. OCTET-järjestelmän avulla on mahdollista lukea ajotiedot eri tallennusvälineistä, kuten esimerkiksi kuljettajakortilta, ajopiirturista tai arkistotiedoista.

Ajoneuvojen nykyaikaistuksessa suurin osa raskaista ajoneuvoista on varustettu digipiirturilla, joten täydellinen ajo- ja lepoaikojen tarkastus on kenttäpartiolle mahdollista, koska digipiirturista saatavien

tietojen lukemiseen vaaditaan erillinen OCTET-järjestelmä, joka on käytössä lähtökohtaisesti ainoastaan raskaaseen liikenteeseen erikoistuneilla liikennepartioilla. Digitaalisesta ajopiirturista on mahdollista ottaa tuloste. Mikäli perusteellinen ajo- ja lepoaikatarkastus haluttaisiin tehdä digitaalisesta ajopiirturista käyttämättä OCTET-järjestelmää, tulisi piirturituloste ottaa viimeisen 28 vuorokauden ajalta. Mielestämme tämä ei ole rutiinitarkastuksissa tarkoituksen mukaista, koska tällöin tuosta digitaalisesta ajopiirturista otetusta 28 vuorokauden tulosteesta tulisi todella pitkä, eikä siihen tulosteeseen todennäköisesti riittäisi edes yksi tulostuspaperirulla. Vaikka kuljettaja on velvollinen pitämään riittävästi tulostuspaperia mukanaan tarvittavien tulosteiden ottamiseen piirturista, ei ole kuitenkaan tarkoituksen mukaista suorittaa tarkastusta tällä tavoin. Tulostettaessa digipiirturitulostetta useamman päivän ajalta tulee sinne myös muiden autoa käyttäneiden ajotiedot.

Nykyisin on kuitenkin liikenteessä vielä hieman vanhempaa raskasta kalustoa, jotka ovat varustettu analogisella ajopiirturilla. Analogisissa ajopiirtureissa käytetään piirturikiekoja, jotka kuljettajalla tulee olla mukanaan ja jotka kuljettajan on pystyttävä esittämään viimeisen 28 päivän ajalta. Poliisialan opinnoissa käydään ajo- ja lepoaikatarkastukset piirturikiekolta melko ohkaisesti läpi, eikä myöskään osaaminen tässä asiassa harjaannu juurikaan työelämässä, koska hälytys- ja valvontasektorilla harvempi poliisimies pysäyttelee taikka on muutoinkaan tekemisissä raskaan kaluston kanssa. Mitä oppaaseemme tulee, niin siihen emme ole lähteneet juurta jaksen selittämään sitä, kuinka piirturikiekoista lasketaan ajo- ja lepoaikoja, mutta olemme kuitenkin pääpiirteittäin käyneet ajo- ja lepoaikoja koskevan lainsäädännön läpi sekä lisänneet oppaaseen piirturikiekon tulkintaa havainnollistavan esimerkkikuvan. Emme pidä sitä perusteellisena ajo- ja lepoaika tarkastuksena, jos konstaapeli kykenee tarkastamaan ajo- ja lepoajat pelkästään kuluvalta päivältä eikä kykene tekemään tarkastusta esimerkiksi vuorokausilevoista kuluvan päivän lisäksi.

Opinnäytetyön raporttiosaan on koottu erilaista lainsäädäntöä raskaaseen ammattiliikenteeseen liittyen, jota tarvitaan väkisinikin valvottaessa raskasta liikennettä. Opinnäytetyössä käsitellään myös tietysti kuljettajilta ja ajoneuvoista valvottavia kohteita sekä mitä tulee ottaa huomioon niiden valvonnassa.

Työharjoittelujakson aikana olemme tulleet siihen lopputulokseen, että hälytys- ja valvontasektorilla työskentelevistä poliisimiehistä suurella osalla kynnys raskaan ajoneuvon pysäyttämiseen on korkealla ja raskaan liikenteen valvontaa ajatellaan jonkin sortin rakettitieteenä. Tästä syystä opinnäytetyömme tavoitteena on antaa kentällä työskenteleville poliisimiehille korkeammat valmiudet raskaan liikenteen valvonnan suorittamiseen, madaltaa kynnystä raskaiden ajoneuvojen pysäyttämiseen ja tällä tavoin tehostaa poliisin suorittamaa liikenneturvallisuuden parantamista ja ylläpitoa.

3 RASKAS LIIKENNE SUOMEN TIELIIKENTEESSÄ

3.1 Yleistä

Kotimaankuljetuksissa maantiekuljetusten osuus on reilu 2/3 kuljetussuoritteesta. Nykyaikainen kalusto, jolla maantieliikennettä suoritetaan, on hyvin monipuolinen ja mahdollistaa monen erilaisen tavarankuljetuksen ja materiaalin kuljettamisen. Tonnikilometreinä eniten kuljetettuja tavaralajeja ovat puu, paperi ja huonekalut. Näiden jälkeen toiseksi suurimpana kuljetussuoritteena tulevat elintarvikkeet ja rehut. Terminaalien välisillä runkolinjoilla liikennöidään pääasiassa täys- ja puoliperävaunuilla. Keräily- ja jakeluliikenne tapahtuu kevyemmällä jakeluautoilla. (Heiskanen 2014, 398.)

On olemassa muutamia erilaisia kuljetusmuotoja ja niitä ovat rautatiekuljetus, vesitiekuljetus, ilmailukuljetus, putkikuljetus sekä tietysti maantiekuljetus. Maantiekuljetuksen etuina ovat nopeus, joustavuus, edullisuus ja soveltuvuus myös pienille kuljettajille. Kun kuljetusmatkat ovat lyhyitä ja kuljetusvirrat pieniä, niin on tiekuljetus lähes ainoa kuljetusmuoto. (Heiskanen 2014, 398.) Näin ollen maantiekuljetuksia liikkuu erittäin paljon ja poliisin tulisi kyetä valvomaan tätä raskasta tavaraliikennettä liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi ja edistämiseksi.

3.2 Kalusto

Raskaassa tavaraliikenteessä käytetään erilaisia kuorma-autoja sekä erilaisia ajoneuvoyhdistelmiä. Tieliikennelain (729/2018) 126 §:n mukaan: *”ETA-valtioissa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja perävaunun sekä niiden muodostaman ajoneuvoyhdistelmän leveys ja korkeus eivät saa ylittää tämän lain liitteessä 7.2 mainittuja arvoja.”* Liitteessä 7.2 määritellään, että kaikkien kuorma-autojen, perävaunujen ja niiden yhdistelmien korkeus saa olla enintään 4,40 metriä ja leveys 2,55 metriä pois lukien lämpöeristetyt ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu leveys on 2,60 metriä. Lämpöeristetyn ajoneuvoyhdistelmän leveydestä määritellään tieliikennelain liitteessä 7.2, kohdassa g: *”Lämpöeristetyn, yli 22,00 metrin pituisen ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu leveys; Lämpöeristettynä ajoneuvona pidetään myös säiliöajoneuvoa, jonka säiliö on lämpöeristetty ja jonka säiliön seinän paksuus on vähintään 45 millimetriä.”*

3.2.1 Kuorma-autot N2- ja N3-luokat

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (858/2018) 4 artiklassa säädetään moottorikäyttöisten ajoneuvojen ajoneuvoluokista. Ensisijaisesti tavarankuljetukseen rakennetut moottorikäyttöiset ajoneuvot kuuluvat N-luokkaan. Kuorma-autot, joita tässä opinnäytetyössä käsitellään ovat luokitukseltaan N2- ja N3-luokan ajoneuvoja. N2-luokan ajoneuvot ovat kokonaismassaltaan enemmän

kuin 3500 kg, mutta enintään 12 000 kg. N3-luokan ajoneuvot ovat kokonaismassaltaan yli 12 000 kg.

Tieliikennelain (729/2018) 125 §:ssä säädetään ajoneuvon enimmäispituudesta: *”ETA-valtiossa rekisteröidyn tai käyttöön otetun auton ja perävaunun sekä niiden muodostaman ajoneuvoyhdistelmän pituus ei saa ylittää tämän lain liitteessä 7.1 mainittuja arvoja.”* Liite 7.1 määrittelee muun auton kuin linja-auton enimmäispituudeksi 13,00 metriä.

3.2.2 Perävaunut

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (858/2018) 4 artiklassa säädetään perävaunu-luokista O1-O4 sekä niiden luokitteluista. Auton perävaunut jaetaan karkeasti perävaunun luokittelumassan perusteella seuraavasti. O1 luokan perävaunun luokittelumassa saa olla enintään 750 kg. O2-luokan perävaunun luokittelumassa taas on suurempi kuin 750 kg, mutta enintään 3500 kg. Täten O3-luokkaan kuuluvat perävaunut, joiden luokittelumassa on enemmän kuin 3500 kg ja enintään 10 000 kg. Jäljelle jää O4-luokan perävaunut, joiden luokittelumassa on suurempi kuin 10 000 kg.

Raskaassa liikenteessä käytetään pääsääntöisesti O4 luokan perävaunuja. O4 luokan perävaunut voidaan jakaa puoliperävaunuihin ja varsinaisiin perävaunuihin. Puoliperävaunun mitta vetotappi mukaan lukien on enintään 18 metriä. Varsinaisen perävaunun enimmäismitta on 16 metriä. Mitta katsotaan etuakseliston kääntöpisteestä perään. Perävaunujen mitoista säädetään tieliikennelain (729/2018) liitteessä 7.1, johon viitataan tieliikennelain (729/2018) 125 §:ssä.

3.2.3 Ajoneuvoyhdistelmät

Ajoneuvoyhdistelmällä tarkoitetaan ajoneuvoa, jonka perään on kytketty vähintään yksi hinattava laite. Ajoneuvoyhdistelmätyyppejä on muutamia erilaisia. On olemassa täysperävaunuyhdistelmiä, puoliperävaunuyhdistelmiä, keskiakseliperävaunuyhdistelmiä ja moduuliperävaunuyhdistelmiä. Ajoneuvoyhdistelmä, jossa on N2 luokan kuorma-auto ja puoliperävaunu, on yhdistelmän maksimipituus 16,50 metriä. Kun N3 luokan kuorma-autoon kytketään puoliperävaunu, on sen maksimipituus 23,00 metriä. Ajoneuvoyhdistelmä, jossa kuorma-autoon on kytketty keskiakseliperävaunu, on sen maksimipituus 20,75 metriä. Muissa ajoneuvoyhdistelmissä, kuin edellä mainituissa kuorma-auton ja yhden tai useamman perävaunun yhdistelmissä on maksimipituus 34,50 metriä. Ajoneuvoyhdistelmien mitoista säädetään tieliikennelain (729/2018) liitteessä 7.1, johon viitataan tieliikennelain (729/2018) 125 §:ssä.

Mikäli ajoneuvoyhdistelmän pituus ylittää 28,00 metriä on kyseessä niin sanottu HCT (high capacity transport) kuljetus. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) on antanut erillisen määräyksen ajoneuvoyhdistelmien teknisistä vaatimuksista, joka koskee mm. HCT-kuljetuksia.

(TRAFICOM/304841/03.04.03.00/2019.)

Opinnäytetyön produktissa eli oppaassa emme ole käsitelleet HCT-kuljetuksia ja siihen liittyvää lainsäädäntöä ja määräyksiä. Tämä siitä syystä, ettei oppaan tarkoitus ole perehtyä erityiskuljetuksiin, joihin liittyy erinäisiä määräyksiä ja ohjeita. Oppaan tarkoitus on pitää asiat yksinkertaisena ja oppaassa keskitytään ainoastaan perusmuotoisiin maantiekuljetuksiin.

Jokaisen ajoneuvoyhdistelmän yksilöllinen ajoneuvokohtainen suurin sallittu kokonaismassa tieliikenteessä tulee ilmi rekisteriotteiden teknisestä osasta. Tieliikenteessä suurimmat sallitut yhdistelmän massat ilmenevät tieliikennelain (729/2018) 122 §:n mukaan tieliikennelain (729/2018) liitteessä 6.6. Ajoneuvoyhdistelmän tieliikenteessä suurimmat sallitut kokonaismassat vaihtelevat ajoneuvoyhdistelmän akselimäärän mukaisesti. Tieliikenteessä suurin sallittu kokonaismassa ilman erikoiskuljetukseen vaadittavaa kalustoa, merkintöjä ja lupia on 76 tonnia ja tällöin ajoneuvoyhdistelmässä on oltava vähintään 11 akselia.

4 LIKENNETURVALLISUUS JA VALVONTA

4.1 Liikenneturvallisuus

Käsitteenä turvallisuus taikka liikenneturvallisuus on meille jokaiselle hieman erilainen. Liikenneturvallisuuden taustalla oikeudellisessa merkityksessä voidaan pitää olevan hengen ja terveyden suojeleminen ja käytännöllisessä merkityksessä liikenneturvallista käyttäytymistä voidaan pitää arjen turvallisuutena.

Poliisin tehtäviin poliisi saa toimivaltuuden poliisilain (872/2011) 1 luvun 1 §:stä:

”Poliisin tehtävänä on oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen, kansallisen turvallisuuden suojaaminen, yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen sekä rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen. Poliisi toimii turvallisuuden ylläpitämiseksi yhteistyössä muiden viranomaisten sekä yhteisöjen ja asukkaiden kanssa ja huolehtii tehtäviinsä kuuluvasta kansainvälisestä yhteistyöstä. (26.4.2019/581)

Poliisi suorittaa lisäksi lupahallintoon liittyvät ja muut sille laissa erikseen säädetyt tehtävät sekä antaa jokaiselle tehtäväpiiriinsä kuuluvaa apua. Jos on perusteltua syytä olettaa henkilön kadonneen tai joutuneen onnettomuuden uhriksi, poliisin on ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin henkilön löytämiseksi.

Rikosten esitutkinnasta säädetään esitutkintalaissa (805/2011) ja rikosten esitutkinnassa käytettävistä pakkokeinoista pakkokeinolaissa (806/2011).”

Poliisilaki (872/2011) on peruslähdekohtana poliisin työhön myös liikenneturvallisuuden osalta. Liikenneturvallisuuden voidaan katsoa kuuluvan osaksi poliisilain (872/2011) 1 §:ssä mainittua YJT-käsitettä. YJT-käsitteellä tarkoitetaan yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämistä ja se taas tarkoittaa, että poliisin on luotava ja ylläpidettävä turvallista ja viihtyisää ympäristöä kaikille yhteiskunnan jäsenille sekä pyrittävä ennalta estämään tai puuttumaan jo tapahtuneisiin oikeudenloukkauksiin. Koska nimenomaisesti liikenneturvallisuuteen liittyvistä poliisin tehtävistä ei ole erikseen määritelty poliisilain (872/2011) 1 luvun 1 §:ssä, niin voidaan liikenneturvallisuuden valvonnan kiistatta todeta kuuluvan poliisin suorittamaan yleisen järjestyksen ja turvallisuuden valvontaan. (Ihalainen 2005, 17–18.)

4.2 Valvonta

Usein mielletään, että liikennevalvontaa suorittaa ainoastaan Poliisi, mutta tieliikennettä valvovia viranomaisia on kuitenkin useampia, kuten esimerkiksi Tulli ja Rajavartiolaitos. Viranomaisyhteistyö Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen välillä raskaan liikenteen valvonnan tehtävissä on yleistä etenkin rajanylityspaikoilla. Tulliviranomaisten ydintehtävänä liikenteenvalvonnassa on kansainvälisen tavaraliikenteen valvonta ja Tullin tehtäviin kuuluu tieliikennelain (729/2018) mukaisesti valvoa myös jossain määrin ajoneuvojen liikennekelpoisuutta. Rajavartiolaitos taas valvoo rajavartiolain (578/2005) mukaisesti kuljettajien ajokuntoisuutta, ajoneuvojen liikennekuntoisuutta sekä tieliikennelain säännösten noudattamista rajanylityspaikalla. (Kulmala 2008, 17.)

Valvontaviranomaisten kanssa yhteistyössä toimii myös katsastustoimi. Tämä yhteistyö näkyy siten, että valvontaviranomaiset järjestävät päiviä, jolloin raskaan liikenteen valvontapisteelle otetaan mukaan katsastusmies, joka suorittaa raskaiden ajoneuvojen teknisiä tienvarsitarkastuksia ja muita erinäisiä ajoneuvon liikennekelpoisuuteen liittyviä tarkastuksia. Pääsääntöisesti tienvarsitarkastuksiin otetaan mukaan siirrettävä jarrudynamometri, jolla tienvarsitarkastuksia saadaan suoritettua. (Kulmala 2008, 17–18.)

Perusteet tieliikennelain noudattamisen valvontaan tulevat poliisille tieliikennelain (729/2018) 181 §:stä. Tieliikennelain (729/2018) säästösten noudattamista valvovat myös Tulli tieliikennelain (729/2018) 181 §:n mukaisesti sekä Rajavartiolaitos omalla säädetyllä toimialueellaan, joka ilmenee rajavartiolain (425/2017) 4 §:stä.

Hyvänä raskaan liikenteen valvontataktiikkana voidaan pitää näkyvää valvontaa, jolloin liikuttaessa puututaan liikennesrikkomuksiin ja havaittaessa raskas ajoneuvo, voidaan siitä tehdä silmämääräisesti arvio tarkastuksen tarpeesta. Raskasta liikennettä valvottaessa paikaltaan tapahtuva valvonta väylien varrella on siinä mielessä tehokasta, että ajoneuvoja voidaan ottaa tarkastuspisteelle useampia ja näin saadaan tarkastettua useampi ajoneuvo kerralla. Paikallaan tehtävästä valvonnasta sana leviää kuljettajien keskuuteen kuitenkin nopeasti ja se voi vaikuttaa sillä tavoin, että ajoneuvot, joissa on puutteita saattavat esimerkiksi kiertää valvontapaikan.

5 RASKAAN LIIKENTEEN VALVONTA JA TARKASTUS

Raskaan liikenteen valvonnassa poliisin täytyy tietää lukuisista asioista, kuljettajien mukana pidettävistä asiakirjoista aina ajoneuvon teknisiin vaatimuksiin. Tämä tieto löytyy useasta eri laista ja lähteestä. Pääsääntöisesti ainoastaan raskaan liikenteen valvontaan erikoistuneilla poliisimiehillä on tämä kaikki tietotaito ja vaadittava kalusto suorittaa perusteellisesti raskaan liikenteen valvontaa.

Tähän lukuun olemme koonneet raskaan ajoneuvon kuljettajan ja ajoneuvon tarkastukseen liittyviä asioita, joita myös se tavallinen kenttäkonstaapeli pystyy tarkastamaan ilman laajempaa perehtymistä asiaan. Joidenkin asioiden tarkastamiseen vaaditaan myös erityiskalustoa tai -laitteistoa. Tuomme tässä luvussa esille, että mitä raskaista ajoneuvoista ja niiden kuljettajilta tulee tarkastaa sekä sivuamme sitä, miten tarkastus onnistuu tai ei onnistu ilman erityiskalustoa tai -koulutusta.

5.1 Ajoneuvon pysäyttäminen

Kaikki ajoneuvoihin liittyvä tarkastaminen pääsääntöisesti alkaa ajoneuvon pysäyttämällä. Ajoneuvon pysäyttämiseen ja liikennekelpoisuuden tarkastamiseen poliisi saa toimivaltuuden tieliikennelain (729/2018) 182 §:ssä.

”Ajoneuvo on poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen antamasta merkistä pysäytettävä.

Kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.”

Pysäytettäessä raskasta ajoneuvoa, kuljettaja havaitsee takana tulevan liikenteen parhaiten vasemmasta taustapeilistään. Näin ollen poliisiauto tulee sijoittaa pysäytettävän ajoneuvon taakse siten, että pysäytysvalo näkyy kuljettajalle. Raskaan ajoneuvon pysäyttämisessä tulee huomioida myös, että auto on leveämpi, joten levikkeitä ja linja-autopysäkkejä kannattaa hyödyntää mahdolli-

suuksien mukaan, jotta ajoneuvon ympärille saadaan enemmän turvallista työskentelytilaa. Ajoneuvo voidaan pysäyttää myös suullisesti, käsimerkein tai muulla tunnistettavalla tavalla tilanteen niin vaatiessa (Kulmala 2008, 22).

Omien kokemustemme mukaan raskaan ajoneuvon pysäytys liikkeestä ajoneuvon etupuolelta on myös hyvä tapa pysäyttää ajoneuvo etenkin päiväsaikaan, koska kirkkaassa päivän valossa hälytys- ja pysäytysvalot näkyvät melko huonosti. Hyväksi huomattu tapa on esimerkiksi se, että poliisiautolla ohitetaan raskas ajoneuvo, jonka jälkeen kytketään hälytysvalot päälle ja samaan aikaan annetaan kuljettajalle pysäytysmerkki kädellä. Tällöin kuljettaja huomaa todennäköisemmin pysäytyskäskyn ja ajoneuvo voidaan poliisin toimesta ohjata halutulle pysäytyspaikalle. Poliisiin tulee ottaa huomioon myös keliolosuhteet. Jos raskas ajoneuvo pysäytetään liukkaan kelin aikaan ylämäkeen, on mahdollista, että ajoneuvolla ei enää pääse liikkeelle. Pysäytyksen yhteydessä kannattaa myös huomioida ajoneuvon pituus, koska esimerkiksi pitkät ajoneuvoyhdistelmät eivät välttämättä mahdu tavalliselle linja-autopysäkille.

5.2 Ajo-oikeus

Kuljettaessa moottorikäyttöistä ajoneuvoa tiellä, tulee kuljettajalla olla kuljetettavan ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Ajo-oikeuksista säädetään ajokorttilain (386/2011) 2 luvussa. Ajokorttilain 4 §:ssä säädetään vaadittavista ajo-oikeuksista mm. N2- ja N3-luokan kuorma-autoista ja niihin liittyvistä ajoneuvoyhdistelmistä.

Tässä opinnäytetyössä käsitellään ajokorttiluokkia C1, C, C1E ja CE. C1-luokkaan kuuluvat muut kuin D1- tai D-luokan ajoneuvot, joiden kokonaismassa ylittää 3 500 kg, mutta on enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksaa henkilöä. C1 luokkaan kuuluvat myös ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto sekä hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.

C-luokkaan kuuluvat muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettajan lisäksi kuljettamaan enintään kahdeksaa henkilöä. C-luokkaan kuuluvat myös ajoneuvoyhdistelmät, joissa on tähän luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg.

C1E-luokkaan kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, jossa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 750 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg. C1E luokkaan kuuluvat myös ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 3 500 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg.

CE-luokkaan kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg. CE-luokkaan kuuluvat myös ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 12 000 kg.

Ajokorttilain (386/2011) 32 §:n (15/2019) mukaan kuljettaja on velvollinen pitämään mukanaan ajo-oikeuden osoittavaa asiakirjaa tai ajokorttia sekä vaadittaessa kuljettajan on esitettävä kyseinen asiakirja tai ajokortti poliisimiehelle. Ajokorttia ei tarvitse pitää mukanaan, jos kuljettajalla on käytössään Liikenne- ja viestintäviraston mobiiliajokortti. Mikäli kuljettajalla ei ole esittää ajo-oikeuden osoittavaa asiakirjaa, ajokorttia tai mobiiliajokorttia ja kuljettajan henkilöllisyys on pystytty todentamaan, voi poliisimies sallia ajon jatkumisen. Kuljettaja voidaan määrätä esittämään ajo-oikeutensa poliisille määrääjassa.

Kun ajoneuvoa kuljetetaan tieliikennelaisissa määritellyllä tiellä, tulee kuljettajalla olla ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Kuljettaja voi syyllistyä rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:n (545/1999) mukaiseen kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta muutamien eri tavoin. Voi olla, että kuljettajalla ei ole ajo-oikeutta ollenkaan, kuljettajalla voi olla myös vaadittua alemman ajoneuvoluokan ajo-oikeus tai kuljettaja on määrätty ajokieltoon. Mikäli kuljettaja syyllistyy rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:n (545/1999) mukaiseen kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, on siitä rangaistusasteikko sakko – 6kk vankeutta. Lisäksi ajokorttilain (386/2011) 64 §:n 2 momentin 4 kohdan (96/2018) mukaan ajo-oikeuden haltija on määrättävä ajokieltoon, mikäli kuljettaja syyllistyy rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:n (545/1999) mukaiseen kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta.

5.3 Kuljettajan ajokunto

Kuljettajan ajokunto on yksi keskeisistä asioista liikenneturvallisuudessa. Ajokunto käsitteenä tarkoittaa käytännössä kehon ja mielen hetkellistä tilaa, johon vaikuttavat esimerkiksi väsymys, päihitteet, korkea kuume, tilapäinen lääkitys ja joissain tapauksissa jopa voimakas tunnereaktio. Ammattitaitoisen kuljettajan tulee itse tarkkailla ajokuntoaan ilman, että siihen joutuu muut puuttumaan. Muiden havainnot toisen ajokunnon heikkenemisestä voivat kuitenkin edesauttaa kuljettajaa havahduttamaan ajokunnon heikkenemiseen. (Liikenneturva, ajotapa ja ajoterveys.) Edellä mainituista ajokuntoon vaikuttavista seikoista väsymystä voidaan pitää yleisimpänä. Ihmisen väsyessä valppaus ja näönvaraisen tiedon huomioiminen heikkenee, aivojen tiedonkäsittely hidastuu sekä riskienotto-kynnys madaltuu (Järnefelt 2011, 13).

Ajatellessa ammattimaisen liikenteen näkökulmasta, kuljettajat ovat tietoisia siitä, kuinka heidän tulee ylläpitää omaa ajokuntoa ja siihen liittyvää vireystilaa. Kun kuljettaja ajaa yksin pitkiä matkoja

pitkän ajan, niin vaikuttaa se hänen vireystilaansa. Unen puute on kuitenkin yleisin syy väsymykseen, mutta kuten edellä mainittu, niin myös muut tekijät vaikuttavat kuljettajan ajokuntoon. Näistä syistä on tärkeää, että kuljettaja huolehtii säännösten mukaisten ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta. (Liikenneturva, ajotapa ja ajoterveys.)

Yleisesti ottaen voidaan ajatella, että raskaan ajoneuvon kuljettaja ajaa aina vastuullisesti, koska kyseessä on ammattikuljettaja. On huomioitava, että ammattikuljettajakin saattaa olla päihtynyt, vaikka ajoneuvossa olisikin alkolukko. Suomessa on asetettu rattijuopumukseen tietyt rajat, joiden ylittyessä kuljettaja syyllistyy rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen. Alkoholin osalta rattijuopumuksen minimi rajana pidetään 0,5 ‰ tai 0,22 mg/l alkoholia uloshengitysilmassa. Törkeään rattijuopumuksen osalta rajana on vähintään 1,2 ‰ tai 0,53 mg/l alkoholia uloshengitysilmassa tai rikoksentehtäjän kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on tuntuvasti huonontunut ja olosuhteet ovat sellaiset, että rikos on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Huumeiden osalta Suomessa on nollatoleranssi. Rattijuopumuksesta ja törkeästä rattijuopumuksesta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvussa 3 ja 4 §:ssä (1198/2002).

Mikäli kuljettaja syyllistyy edellä mainittuun rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen, on poliisin määrättävä kuljettaja ajokieltoon ajokorttilain (386/2011) 64 §:n 1 momentin (96/2018) perusteella.

5.4 Ammattipätevyys

Laki liikenteen palveluista (320/2017) säätelee kuljettajan ammattipätevyydestä ja siihen liittyvistä poikkeuksista. Kyseisestä laista ilmenee, milloin kuljettajalta vaaditaan ammattipätevyys. Pääsääntöisesti kuljettajalla on oltava voimassa oleva ammattipätevyys ammattimaisessa tai kaupallisessa liikenteessä.

Kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä silloin, kun hän kuljettaa esimerkiksi kuorma-autolla hänen omiaan työssä tarvittavia välineitä, kuten vaikkapa kaivinkonetta, jonka hän vie aina työmaalle. Heti, kun kuorma-auton kuljettaja kuljettaa esimerkiksi jonkun muun kaivinkonetta työmaalle, vaaditaan tältä ammattipätevyys. Nyrkkisääntönä voidaan pitää, että kun kuljettaja saa maksun kuljetuksesta tai kuljetuksessa ei ole hänen omia työssään tarvitsemia työkaluja tai tavaroita, vaaditaan häneltä ammattipätevyys.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 27 §:n (371/2019) mukaan tieliikenteen henkilö- ja tavarakuljetuksissa kuorma- ja linja-auton sekä niiden ja hinattavan ajoneuvon muodostaman ajoneuvoyhdistelmän kuljettajana toimivalla luonnollisella henkilöllä on oltava tieliikenteessä ammatti-

pätevyys. Vaatimukset koskevat myös muun ETA-valtion kansalaista ja sellaisen muun maan kansalaista, joka on työsuhteessa ETA-valtioon sijoittautuneeseen yritykseen tai jota ETA-valtioon sijoittautunut yritys käyttää kuljettajana.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 28 § (562/2020) säätelee kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyysvaatimuksiin liittyvistä poikkeuksista seuraavaa:

"Kuljettajalta ei vaadita ammattipätevyyttä, jos:

- 1) ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa;*
- 2) ajoneuvo on poliisin, pelastustoimen tai pelastusalan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen, ensihoitopalvelun, Puolustusvoimien, Tullin tai Rajavartiolaitoksen käytössä niiden tehtäviin liittyvissä kuljetuksissa;*
- 3) ajoneuvon kuljettaminen ei ole kuljettajan päätehtävä ja ajoneuvoa koeajetaan tai siirretään korjaamisen, huoltamisen tai katsastamisen yhteydessä, siirretään varikkoalueella pesun, siivouksen tai tankkauksen yhteydessä, siirretään ajoneuvojen myynti- ja markkinointitapahtumiin tai myyntipisteiden välillä, koeajetaan ajoneuvon parantamiseksi teknisesti taikka koeajetaan uusi tai muunnettu ajoneuvo ennen ajoneuvon liikenteeseen hyväksymistä;*
- 4) ajoneuvoa käytetään kiireellisessä hätätilanteessa pelastustarkoituksiin poliisin, pelastusviranomaisen, Tullin tai Rajavartiolaitoksen määräyksen perusteella;*
- 5) ajoneuvoa käytetään ajo-oikeuden tai tässä laissa tarkoitetun perustason ammattipätevyyden tai jatkokoulutuksen saamiseksi:*
 - a) ajo-opetuksessa eikä ajoneuvoa käytetä kaupallisessa tavara- tai henkilöliikenteessä;*
 - b) lisäajo-opetuksessa työpaikalla järjestettävän koulutuksen aikana ja kuljettajan seurassa on henkilö, jolla on ajoneuvon kuljettamisen edellyttämä voimassa oleva ammattipätevyys, tai kyseisen ajoneuvoluokan ajo-opettaja;*
- 6) ajoneuvoa käytetään yksityisesti muihin tavarakuljetuksiin kuin kaupallisiin tavarakuljetuksiin;*
- 7) D1-luokan ajo-oikeudella kuljetettavaa linja-autoa, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä, käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien ja enintään kolmen muun henkilön kuljettamiseksi, ja linja-auto on kuljettajan tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuvan henkilön omistuksessa, taikka muuta linja-autoa käytetään yksityisesti muihin kuin kaupallisiin*

henkilökuljetuksiin, jotka suoritetaan kuljettajan kanssa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi ja linja-auto on heistä jonkun omistuksessa;

8) ajoneuvolla kuljetetaan materiaaleja, koneita tai laitteita, joita kuljettaja käyttää työssään, ja kuljettajan pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen taikka ajoneuvolla kuljetetaan vähäisessä määrin omia tuotteita, joita kuljettaja myy tietyssä paikassa edellyttäen, että pääasiallisena tehtävänä ei ole ajoneuvon kuljettaminen; taikka








9) ajoneuvoa käytetään maanviljelyä, puutarhaviljelyä, metsätaloutta, kotieläintaloutta tai kalastusta harjoittavan yrityksen omien tuotteiden kuljettamiseen yrityksen käytössä olevalla ajoneuvolla, ja ajoneuvon kuljettaminen ei ole osa kuljettajan päätehtävää eikä ajoneuvoa kuljeteta yli 100 kilometrin etäisyydellä yrityksen kotipaikasta.”

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 39 §:ssä (371/2019) säädellään kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden todentamisesta. Ammattipätevyys voidaan osoittaa kuljettajan ammattipätevyyskortilla (kuva 2) taikka ajokortin kääntöpuolella olevalla ”95” merkinnällä (kuva 1). Kuljettajan ammattipätevyyden saa selville myös ATJ-järjestelmästä sekä poliisin kenttäjärjestelmästä. Ammattipätevyyskortin myöntäminen tai merkinnän tekeminen ajokorttiin edellyttää, että ammattipätevyys on saavutettu tai sitä on ylläpidetty liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 29 §:n 1 momentin (562/2020) mukaisesti ja hakijan ajo-oikeus on voimassa Suomessa.

Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 31 §:n 3 momentissa (371/2019) tai 32 §:n 4 momentissa (371/2019) säädetyin todistuksen antamisesta taikka ammattipätevyyttä jatkokoulutuksella jatkettaessa mainitun ajan 34 §:n 2 momentissa (371/2019) säädetyin todistuksen antamisesta taikka edellisen ammattipätevyysmerkinnän päivämäärästä.

Kuljettajan on pidettävä ammattipätevyyden todentava asiakirja ajossa mukana ja vaadittaessa esitettävä se poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Poliisi tai Tulli voi keskeyttää ajon, mikäli asiakirja ei ole mukana tai ammattipätevyys ei ole muutoinkaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 39 §:n 1 momentin (371/2019) mukaisesti todennettavissa. Ajon jatkaminen voidaan sallia, jos kuljettajan henkilöllisyys voidaan luotettavasti todeta. Kuljettaja voidaan velvoittaa todentamaan ammattipätevyytensä poliisille määräajassa.

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:n 1 momentin 2 kohdan (371/2019) mukaisesti, jos kuljettaja rikkoo tahallaan tai huolimattomasti sitä, mitä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 39 §:ssä (371/2019) säädetään.

13.	9.	10.	11.	12.
Palautusosoite / Returaadress PL PB 320 FI-00101 Helsinki-Helsingfors Suomi-Finland	---	---	---	---
	25.04.00	23.07.27	---	---
	23.03.01	23.07.27	95(09.09.18)	---
	19.04.04	23.07.27	95(09.09.18)	---
	13.05.03	23.07.27	---	---
	13.05.03	23.07.27	95(09.09.18)	---
	19.04.04	23.07.27	95(09.09.18)	---
	30.03.99	23.07.27	---	---
---	---	---	---	---

Koodi 95

TraFi
Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafikäkerhetsverket
Finnish Transport Safety Agency

12 01

1. Sukunimi/Ennamme 2. Ehtimet/Innare: 3. Syyt alk. ja päättyvät/Årsaker och slutdatum 4a. Rekryteringsutgång 4b. Sitts. veim.utgång/Start gittidspunkt 4c. Rekryteringsansvarig myndighet 5. Utgångsdatum 6. Utgångsdatum 7. Utgångsdatum 8. Utgångsdatum 9. Utgångsdatum 10. Utgångsdatum 11. Utgångsdatum 12. Koodin header

Kuva 1. Ajokortin ammattipätevyysmerkintä 95-koodilla. (Kuva: Koulutusmaailma)



Kuva 2. Esimerkkikuva ammattipätevyyskortista. (Kuva: Koulutusmaailma)

5.5 Ajo- ja lepoajat

Euroopan yhteisöjen neuvoston tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetussa asetuksessa (561/2006) säädetään moottoriajoneuvojen kuljettajien ajo- ja lepoajoista. Ajo-neuvon kuljettaja on itse vastuussa ajo- ja lepoaikojen noudattamisesta ja työnantajan vastuu on suunnitella kuljettajan työpäivä taikka reitti sillä tavoin, että kuljettajan on mahdollista noudattaa ajo- ja lepoajoista annettuja määräyksiä. (Kulmala 2008, 107.)

Pääsääntöisesti säännökset ajo- ja lepoajoista koskevat kuorma- ja linja-auton kuljettajia. Kyseisiä säännöksiä ei kuitenkaan sovelleta kaikkiin edellä mainittuihin ajoneuvotyyppihin. EY-asetuksen (561/2006) 4 artiklan tai 14 artiklan 1 kohdassa säädetään ajoneuvoista, jotka ovat vapautettu ajo- ja lepoajien käyttö- ja asennusvelvollisuudesta. (Kulmala 2008, 108.)

EY 2006/561 artikloissa 6–8 säädetään kuljettajan ajo- ja lepoajoista. Kuljettajan vuorokautinen ajoaika saa olla enintään 9 tuntia, joka voidaan kuitenkin pidentää 10 tuntiin kaksi kertaa viikossa. Kalenteriviikossa kuljettajan ajoaika saa olla enintään 56 tuntia ja kahdella peräkkäisellä kalenteriviikolla ajoaika saa olla yhteen laskettuna enintään 90 tuntia. Kuljettajan on pidettävä taukoa vähintään 45 minuuttia aina 4 h 30 min ajoa kohden. Tauon voi jakaa kahteen osaan, siten että ensimmäinen tauko on pituudeltaan 15 minuuttia ja toinen 30 minuuttia. Jokaista 24 tunnin jaksoa kohti vuorokautisen lepoajan tulee olla vähintään 11 tuntia, joka voidaan lyhentää kolmesti viikossa vähintään yhdeksään tuntiin. Poikkeuksena kuljettaja voi katkaista vuorokausilevon, silloin kun ajoneuvoa on siirrettävä pois lautalta tai junasta. Mikäli autossa on vähintään kaksi kuljettajaa, tällöin tarkastelujakso on 30 tuntia 24 tunnin sijaan. Tuona aikana molempien kuljettajien on pidettävä vähintään 9 tunnin vuorokausilepo. Vuorokausilepo on vietettävä ajoneuvon paikallaan ollessa, mutta tauot voidaan pitää ajoneuvon ollessa liikkeellä. Monimiehitystilanne tarkoittaa sitä, että ajoneuvon liikkeessä ollessa ajoneuvossa on kaksi henkilöä, jotka vuoroin kuljettajat ajoneuvoa. Kuljettajan on pidettävä yhtäjaksoista viikkolepoa vähintään 45 tuntia. Tämä voidaan lyhentää kerran kahden peräkkäisen viikon ajanjaksolla 24 tuntiin. Lyhennys on korvattava kolmannen viikon loppuun mennessä.

Poliisin suorittaman raskaan liikenteen valvonnan yksi osa-alueista ovat ajo- ja lepoaikatarkastukset. Ajoneuvojen nykyaikaistuessa yhä useammassa ajoneuvossa on käytössä digitaalinen ajopiirturi (kuva 3), jossa käytetään henkilökohtaista kuljettajakorttia, jonne tallentuvat kuljettajan ajotapahtumat. Digipiirturista saatavia ajotapahtumia valvotaan yleisesti ottaen aina erillisellä OCTET-järjestelmällä, joka on käytössä poliisin liikennevalvontasektoreilla. Digipiirturista on myös mahdollista ottaa tuloste, josta selviää osa kuljettajan ajotapahtumista, mutta kuten olemme aiemmin maininneet, ei ole tarkoituksenmukaista tehdä ajo- ja lepoaikatarkastusta digipiirturista saatavien tulosteiden perusteella.



Kuva 3. Esimerkki digitaalisesta ajopiirturista. (Kuva: Konepörssi)

5.6 Ajoneuvon liikennekelppoisuus

Ajoneuvon liikennekelppoisuus eli toisin sanoen sen rakenteellinen ja tekninen kunto, on yksi liikenneturvallisuuteen vaikuttava tekijä, vaikka harvassa tapauksessa välitön syy liikenneonnettomuudelle on ollut tekninen vika. Kun ajatellaan liikennevahinkoja, niin usein niiden aiheutumiseen vaikuttaa useampi tekijä, kuten esimerkiksi ajoneuvon ominaisuudet, olosuhteet ja kuljettajan ajotapa. Liikennevahinkojen tutkijalautakunnan mukaan liikenneonnettomuuksien riskiä lisäävät muun muassa renkaiden kuluneisuus, kuormitukseen nähden liian alhaiset ilmanpaineet tai ilmanpaine-erot eri renkaiden välillä sekä huono näkyvyys tuulilasin läpi. Raskailla ajoneuvoilla liikutetaan raskaita kuormia ja niillä saadaan onnettomuustilanteessa paljon vahinkoa aikaan, joten varsinkin raskaan liikenteen valvonnassa yksinkertainen ajoneuvon kunnan tarkastaminen on tarpeen. (Piipponen 2005, 95–96.)

Ajoneuvolain (82/2021) 3 §:ssä säädetään ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän yleisistä turvallisuusvaatimuksista seuraavaa. Kyseisen pykälän mukaan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän on oltava liikenteeseen soveltuva ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen. Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän rakenne, varusteet, ulkopuolinen muoto ja materiaali eivät saa aiheuttaa vaaraa. Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän tulee olla myös helposti hallittavissa tavanomaisissa ajotilanteissa ja hallintalaitteiden tulee olla helposti käytettävissä ajon aikana. Hallintalaitteet, mittarit ja merkkivalot eivät saa poiketa muiden samaan luokkaan kuuluvien ajoneuvojen järjestelmistä siinä määrin, että siitä aiheutuu haittaa tai vaaraa.

5.6.1 Ajoneuvon katsastus

Pääsääntöisesti ajoneuvojen liikennekelppoisuuden valvonnasta vastaa katsastustoimi. Ajoneuvot on katsastettava tietyin väliajoin, jolloin katsastustoimipaikassa katsastusmies tarkastaa ajoneuvon tieliikennekelppoisuuden ajoneuvon teknisen ja rakenteellisen kunnan perusteella. Myös poliisi valvoo ajoneuvojen liikennekelppoisuutta. Ero poliisin ja katsastusmiehen liikennekelppoisuuden valvonnasta tulee siinä, että katsastusmies katsastaa ajoneuvon liikennekelppoisuuden tietyin väliajoin katsastamalla ajoneuvon ja katsastuksien välillä poliisi pyrkii valvomaan, että tieliikennekelppoisuus säilyy ajoneuvossa (Piipponen 2005, 95).

Ajoneuvon katsastamisesta säädetään ajoneuvolaissa (82/2021). Ajoneuvolain (82/2021) 11 §:n mukaan moottorikäyttöinen ajoneuvo tai sen hinattavaan ajoneuvoon kytkettävä hinattava ajoneuvo on ensirekisteröitävä ja asianmukaisesti katsastettava. Moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jota ei ole asianmukaisesti ensirekisteröity, muutosrekisteröity ja katsastettu, ei saa käyttää liikenteessä ja tällöin se on toisin sanoen käyttökiellossa. Ajoneuvolain (82/2021) 12 §:ssä säädetään, että ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa

siitä, että liikenteessä käytettävä ajoneuvo on liikennekelppoinen ja lain edellyttäessä asianmukaisesti rekisteröity ja katsastettu. Mikäli ajoneuvoa kuljettaa sen omistajan tai haltijan työntekijä, niin on työnantajan huolehdittava siitä, että ajoneuvo on liikennekelppoinen, kun se luovutetaan työntekijän kuljetettavaksi, ja että ajoneuvo tarkastetaan ja huolletaan riittävän usein sen pitämiseksi liikennekelppoisessa kunnossa.

Ajoneuvolain (82/2021) 149 §:ssä säädetään määräaikaikatsastuksen aikavälistä. Linja- tai kuorma-auto (M2-, M3-, N2- tai N3-luokka), O3- tai O4-luokan perävaunu taikka ambulanssi tulee katsastaa ensimmäisen kerran viimeistään vuoden kuluttua ajoneuvon käyttöönottopäivästä ja sen jälkeen viimeistään vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta. O2-luokan perävaunu tulee katsastaa ensimmäisen kerran viimeistään sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jona käyttöönottopäivästä on kulunut kaksi vuotta, ja sen jälkeen kahden vuoden välein kalenterivuoden loppuun mennessä. Linja- tai kuorma-auto, jota käytetään muussa kuin luvanvaraisessa liikenteessä, on kuitenkin esitettävä määräaikaikatsastukseen viimeistään kahden vuoden kuluttua edellisestä katsastuksesta, jos edellinen katsastus on suoritettu sen jälkeen, kun ajoneuvon käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut 40 vuotta.

5.6.2 Ajoneuvon renkaat

Renkaat ovat yksi tärkeä osa-alue suhteessa ajoneuvon hallintaan. Renkaiden tärkein tehtävä on pitää ajoneuvo tiellä luomalla riittävä pito ajoneuvon ja tien välillä. Tämä korostuu etenkin vesi- ja loskakeleillä, koska renkaiden urien tehtävä on poistaa vettä tai loskaa ajoneuvon ja tien välistä ja näin ollen lisätä pitoa. Myös renkaiden ilmanpaine on vaikuttava tekijä renkaan ominaisuuksiin. (Kulmala 2008, 141.)

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta on tärkeää, että ajoneuvon renkaiden hyvät ohjausominaisuudet ja rengaskuviointi lisäävät pitoa tienpintaan myös liukkaalla kelillä. Ajan ja kilometrien myötä renkaiden kunto heikkenee ja renkaiden kulutuspinna vähenee ja tämä vaikuttaa mahdollisesti ajoneuvon ohjaukseen liukkaalla tai märällä kelillä. Vaikka laissa säädetään renkaiden kulutuspinnoista, niin se ei suinkaan tarkoita sitä, että jos renkaan kulutuspinna on minimissä, niin se olisi turvallinen. (Tolvanen 2018, 79.) Renkaiden kulutuspinnan kulumisen lisäksi renkaista on tärkeää tarkastaa, että renkaiden kyljissä ei ole viiltoja tai vaurioita, joista kudospinta on näkyvässä ja ettei myöskään renkaan kulutuspinnasta ole irtoillut palasia.

Renkaiden kiinnityksen tarkastaminen on tärkeää erityisesti raskaissa ajoneuvoissa. Renkaan pulttien ja vanteiden osalta tulee tarkastaa, että pultit ovat ehjät ja riittävän kireällä ja ettei vanteissa ole halkeamia. (Kulmala 2008, 142.)

Renkaiden kulutuspinnasta ja ominaisuuksista säädetään tieliikennelain (729/2018) 104 §:ssä. Pykälän mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon ja tällaisen ajoneuvon perävaunun renkaiden kulutuspinnan pääurien urasyvyyden tulee olla vähintään 1,6 millimetriä ja ajoneuvon samalle akselille asennettavien renkaiden on oltava mitoiltaan, rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan samanlaiset. Nämä säännökset, eikä myöskään tieliikennelain (729/2018) 105 §:n säännökset koske tilannetta, jolloin ajoneuvossa on tilapäisesti käytössä vararengas rengasvaurion johdosta.

Tieliikennelain (729/2018) 105 §:ssä säädetään vuorostaan talviaikana käytettävistä renkaista. Sään tai kelin edellyttäessä marras-, joulu-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana on kuorma-autossa, linja-autossa ja luokittelumassaltaan yli 3,5 tonnin henkilö- tai erikoisautoissa käytettävä vetävillä akseleilla talvirenkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 millimetriä. Säännös ei koske ohjaavia vetäviä akseleita. Muilla akseleilla sekä mainitulla ajoneuvolla vedettävän perävaunun ja hinattavan laitteen kaikilla akseleilla on tällöin käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 millimetriä. Talvirenkaita ei kuitenkaan tarvitse käyttää ajoneuvon valmistukseen, maahantuontiin, kauppaan, korjaukseen, katsastukseen tai liikenteeseen hyväksymiseen liittyvissä tilapäivissä enintään 20 kilometrin pituisissa siirroissa.

Renkaista havaittujen puutteiden johdosta kuljettajalle voidaan antaa liikennevirhemaksu liikenne-rikkomuksesta tieliikennelain (729/2018) 171 §:n mukaisesti. Mikäli katsotaan kuljettajan laiminlyöneen renkaiden kuntoa siten, että se on omiaan aiheuttamaan vaaraa liikenneturvallisuudelle, kuljettajaa on syytä epäillä rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:n (545/1999) mukaisesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, josta seuraamus on sakko – 6 kk vankeutta.

5.7 Tavaraliikennelupa

Yleisesti ottaen lähestulkoon kaikki kuljetus tieliikennelaissa tarkoitetulla tiellä edellyttää tavarankuljettajalta liikennelupaa. Kun liikennettä harjoitetaan, tulee kuljetettavasta ajoneuvosta löytyä tarvittaessa voimassa oleva kotimaan liikennelupa, liikennetraktorilupa tai kuljetuslupa taikka yhteisöluvan jäljennös (kuva 5) ja kuljetuksen suorittajan tulee pyynnöstä esittää poliisille vaadittava asiakirja. Mikäli kuljetuksen suorittajalla ei pyydetessä ole esittää vaadittavaa asiakirjaa, on poliisilla oikeus pysäyttää kuljetus ja ottaa tarvittaessa rekisterikilvet ja rekisteröintitodistus haltuun, jollei ole erityistä syytä sallia kuljetuksen jatkumista. Erityisinä syinä kuljetuksen jatkamiselle voitaisiin pitää esimerkiksi lastin mahdollinen pilaantuminen, elävät eläimet, kuljetuksen kiireellisyys taikka jäljellä oleva lyhyt kuljetusmatka (Kulmala 2008, 180). Rekisterikilvet ja rekisteröintitodistukset on luovutettava takaisin, kunnes perustetta kuljetuksen keskeyttämiselle ei enää ole.

FIN ¹⁾

EUROOPAN YHTEISÖ

Päätöstunnus 010101

Diaarinumerot 9876/01/2021

LIIKENNELUPA N:o TY-123456

toisen lukuun harjoitettavaa maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä varten

Tämän liikenneluvan haltija ²⁾ YRITYKSEN NIMI + Y-TUNNUS
OSOITE
POSTINRO

saa harjoittaa toisen lukuun kansainvälistä tavaraliikennettä maantiellä, toisen lukuun tehdyillä matkoilla tai matkojen osilla yhteisön alueella, siten kuin maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöksistä 21 päivänä lokakuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 säädetään ja tämän liikenneluvan yleisten edellytysten mukaisesti.

Tämä liikennelupa on voimassa xx.xx.xxxx - xx.xx.xxxx

Annettu	Paikkakunta	xx.xx.xxxx
	(paikka)	(päivä)

Lupavalmistelija

Maksu 0 €

Lupavalmistelijan
allekirjoitus ja
nimenselvennys



¹⁾ Jäsenvaltioiden tunnukset: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Tšekki, (DK) Tanska, (D) Saksa, (EST) Viro, (IRL) Irlanti, (GR) Kreikka, (E) Espanja, (F) Ranska, (I) Italia, (CY) Kypros, (LV) Latvia, (LT) Liettua, (L) Luxemburg, (H) Unkari, (MT) Malta, (NL) Alankomaat, (A) Itävalta, (PL) Puola, (P) Portugali, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Suomi, (S) Ruotsi, (UK) Yhdistynyt kuningaskunta.

²⁾ Liikenteenharjoittajan nimi tai toiminimi ja täydellinen osoite.

³⁾ Liikenneluvan antavan toimivaltaisen viranomaisen tai elimen allekirjoitus ja leima.

Kuva 5. Malli Euroopan yhteisö – tavaraliikenneluvasta.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöksistä (1072/2009) säätelee liikennelupiin liittyvistä asioista. Asetuksen 4 artiklan kohdan 6 mukaan oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta on pidettävä kussakin liikenteenharjoittajan ajoneuvossa ja esitettävä minkä hyvänsä tarkastusviranomaisen pyynnöstä. Liikennelupaa ei kuitenkaan edellytetä kaikissa kuljetuksissa ja tästä säätelee valtioneuvoston asetus ilman liikennelupaa sallittavasta kaupallisesta tavaraliikenteestä tiellä (274/2018).

5.8 Ajoneuvon kuormaaminen

Yksi suoraan liikenneturvallisuuteen vaikuttavista valvontakohteista on poliisin suorittama ajoneuvon kuormauksen oikeellisuuden valvominen. Poliisin tulee raskasta liikennettä valvottaessa tarkastaa kuorman sijoittamisen, sidonnan ja tuennan lainmukaisuus sekä myös päästä perille siitä, mitä itse kuorma on. Keskeisintä tarkastuksessa on varmistua siitä, että kuorma ei liikenteen häiriötilanteessa pääse liikkumaan siten, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä tai ettei kuorma pääse putoamaan tielle aiheuttaen vaaraa muulle liikenteelle. (Kulmala 2008, 157)

Ajoneuvon kuormausta tarkastettaessa samalla tulee tarkastaa, että ovatko ajoneuvon kuormatila ja sidontavälineet kunnossa sekä se, että onko ajoneuvon kuormatila kelpoinen kuljettamaan kyseistä tavaraa. Näiden lisäksi on oleellista tarkastaa kuorman sijoittelu sekä oikea painojakauma. (Kulmala 2008, 157).

Ajoneuvon kuormausta tarkastettaessa tulee myös ottaa huomioon kuormatun tavarain paino. Ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää kuormattaessa kuorman paino ei saa ylittää mitään valmistajan määrittelemää massaa tai tieliikenteessä suurinta sallittua kokonaismassaa. Ajoneuvon rekisteröintitodistuksen tekniseen osaan on merkitty tieliikenteessä suurin sallittu kokonaismassa sekä ajoneuvon omamassa. Ajoneuvon kantavuuden pystyy laskemaan siten, että ajoneuvon tieliikenteessä suurimmasta sallitusta kokonaismassasta vähennetään ajoneuvon omamassa. Kantavuudella tarkoitetaan sitä, kuinka paljon ajoneuvoon saa kuormata tavaraa. (Heiskanen 2014, 187.)

Kuorman painon saa selville ilman ajoneuvon punnitsemista rahtikirjoista taikka, jos kuormatilassa on kappaletavaraa, johon on merkattu yksittäisten pakkausten paino. Pakkauksiin merkattu paino ei välttämättä kuitenkaan ole aina luotettava. Kuljettaja ei ole myöskään velvollinen esittämään tai pitämään mukanaan rahtikirjaa, mikäli kyseessä ei ole vaarallisten aineiden kuljetus tai ulkomaan kuljetus (Heiskanen 2014, 318). Jos vaikuttaa siltä, että ajoneuvo on huomattavasti ylikuormattu, on syytä pyytää paikalle poliisipartio, jolla on ajoneuvon punnitsemiseen tarvittava kalusto käytössään. Vaihtoehtona on myös ajattaa ajoneuvo lähimmälle punnitusasemalle, jos sellainen löytyy kohtuullisen matkan päästä.

Uusimmissa kuorma-autoissa voi olla ajoneuvovaaka, jonka perusteella kuljettaja yleensä kuormaa ajoneuvon. Tämä on hyvä apuväline etenkin massatavaran kuormaamisessa. Ajoneuvojen vaakoihin ei aina kuitenkaan voi luottaa, mutta ne ovat kuitenkin suuntaa antavia. Tämän perusteella kuljettajaa ei voi kuitenkaan rangaista esimerkiksi ylikuormasta, vaan on ajoneuvon kokonaismassa tarkistettava punnitsemalla ajoneuvo joko punnitusasemalla tai poliisin omalla ajoneuvojen punnitukseen tarkoitettulla kalustolla.

Mikäli kuljettaja laiminlyö kuorman sijoittamisesta varmistamisesta tai merkitsemisestä koskevia säännöksiä, syyllistyy kuljettaja tieliikennelain (729/2018) 168 §:n mukaiseen liikennevirhemakseen, josta seurauksena on liikennevirhemaksu. Mikäli kuljettajan katsotaan laiminlyöneen edellä mainittuja kohtia siten, että se on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, voidaan kuljettajaa epäillä rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:n (545/1999) mukaisesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, josta seuraamus on sakko – 6 kk vankeutta.

Mikäli ajoneuvon todetaan olevan ylikuormattu joko punnitsemalla ajoneuvo tai laskemalla ylikuorma rahtikirjoista, voidaan ajoneuvon kuljettajalle antaa tieliikennelain (729/2018) 168 §:n mukainen liikennevirhemaksu liikennevirhemuksesta. Mikäli ajoneuvon katsotaan olevan ylikuormattu siten, että se on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, voidaan kuljettajaa epäillä rikoslain (39/1889) 23 luvun 1 §:n mukaisesta (545/1999) liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, josta seuraamus on sakko – 6 kk vankeutta.

Lisäksi ylikuormasta määrätään ylikuormamaksu, jos kuorma ylittää 5 % sallitusta kokonaismassasta tai 10 % akseliin tai teliin kohdistuvasta massasta. Ylikuormaus todetaan punnitsemalla massat, jota kohdistuvat akseliin ja teliin tai laskemalla kuorma tilavuuden perusteella. Ylikuormassa kokonaismassan ylittävä kuorman massa pyöristetään aina alaspäin sadan kilon tarkkuudella. Ylikuormamaksun suuruus on kokonaismassan ylittävältä ensimmäiseltä 2000 kilolta 30 €/100 kg. Tämän jälkeen kokonaismassan ylitys 2100 kg – 4000 kg osalta maksu on 90 €/100 kg. 4100 kg ylittävältä osalta maksu on aina 120 €/100 kg. Ylikuormamaksu on hallinnollinen toimenpide ja määrätään kuljetukseen käytetyn ajoneuvon omistajan tai pysyvässä hallinnassa olevan haltijan maksettavaksi. Ajoneuvoyhdistelmissä ylikuormamaksu määrätään aina vetoauton omistajan tai haltijan maksettavaksi. (Heiskanen 2014, 200–202.) Ylikuormamaksun suuruus perustuu laki ylikuormasta (51/1982) 5 §:ään (1680/2015).

5.8.1 Yleiset kuormaus säännökset

Tieliikennelain (729/2018) 107 §:ssä säädetään yleisistä kuormaus säännöksistä. Ajoneuvo tulee kuormata siten, että mikään valmistajan määrittelemä massa taikka tieliikenteessä sallittu massa ei ylity ajettaessa. Ajoneuvoa ei saa kuormata siten, että kuorma ulottuu sivusuunnassa ajoneuvon korin tai kuormatilan ulkopuolelle, ellei tieliikennelain (729/2018) erikoiskuljetuksia koskevissa säännöksissä tai määräyksissä toisin säädetä tai määrätä. Ajoneuvossa olevaa vaihtokuormakoria pidetään myös ajoneuvon kuormana. Vaihtokuormakori saa ylittää ajoneuvon leveyden ajoneuville sallitun leveyden rajoissa. Jos ajoneuvon kuorma ylittää ajoneuvon leveyden, ajoneuvon taustapeilit tulee säätää siten, että kuljettaja voi nähdä ajoneuvon sivuille ja seurata takana tulevaa liikennettä tai vaihtoehtoisesti ajoneuvoon on kiinnitettävä lisäpeilit, jotka ajavat saman asian.

Tieliikennelain (729/2018) 107 §:ssä säädetään myös, että kuorma saa ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelmälle tiellä sallitun pituuden rajoissa ulottua ajoneuvon edessä enintään yhden metrin ja takaa enintään kaksi metriä ajoneuvon uloimman osan ulkopuolelle.

5.8.2 Kuorman sijoittaminen

Tieliikennelain (729/2018) 108 §:n (360/2020) mukaan kuormasta on tehtävä mahdollisimman matala ja yhtenäinen kokonaisuus. Kuorman painopisteen tulee olla mahdollisimman alhaalla ja lähellä ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa. Vetoajoneuvon ja useamman kuin yhden perävaunun muodostamassa ajoneuvoyhdistelmässä kuorma tulee sijoittaa mahdollisimman eteen koko yhdistelmä huomioiden. Ajoneuvoa ei saa kuormata siten, että ajoneuvon painopiste on korkeammalla kuin ajoneuvolle on teknisesti sallittu. Keskiakseliperävaunu taas on kuormattava siten, että se kohdistaa vetoajoneuvon kytkentälaitteelle alaspäin painavan voiman.

5.8.3 Kuorman varmistaminen

Tieliikennelain (729/2018) 109 §:ssä säädetään kuorman varmistamisesta. Ajoneuvon kuorma ei saa siirtyä siten, että se voi haitata ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä. Kuorman on pysyttävä kuormakorissa ja ajoneuvossa paikoillaan kaikissa mahdollisissa kiihdytyksissä ja jarrutuksissa sekä kaarteissa ajettaessa. Kuorman varmistamiseksi kuorma tulee tukea, sitoa, lukita taikka peittää. Kuorman varmistuksen lujutta määrittäessä saa ottaa kitkavoiman tarjoaman pidätyskyvyn saa kuitenkin ottaa huomioon vain, kun kuorman liikkuminen tärinän vaikutuksesta kuormakoriin nähden on estetty sitomalla, tukemalla tai muulla vastaavalla tavalla.

Perinteisten kuormansidontaliinoiden lisäksi on myös olemassa erilaisia tuentavälineitä, joilla kuorma saadaan pidettyä paikoillaan. Näitä ovat esimerkiksi lattiaan asennettavat pylväät, lattian ja katon väliin asennettavat tangot ja erilaiset pukit. Myös tuentavälineisiin tulee olla merkittynä suurin sallittu kuormitus. (TRAFICOM/149639/03.04.03.00/2019.)

Kuorman sidonnan tarkastuksessa on syytä käyttää maalaisjärkeä. Jos maalaisjärjellä ajateltuna kuorman sidonta näyttää riittämättömältä se myös todennäköisesti on riittämätön. Tällöin on syytä kiinnittää tarkempaa huomiota, kuinka kuorma on sidottu ja millaisia sidontavälineitä on käytetty. Sidontavälineitä tarkastaessa tulee kiinnittää myös huomiota siihen, että sidontavälineet ovat riittäväällä kireydellä pitääkseen sidotun kuorman paikallaan. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä (TRAFICOM/149639/03.04.03.00/2019) on tarkempaa ohjeistusta ajoneuvojen kuormakoreista, kuormaamisesta ja kuorman kiinnittämisestä.

Kuorman sidonnan tarkastuksessa tulee kiinnittää huomiota, mihin kuorma on sidottu. Vaikka sidontavälineet olisivat riittävät sidottavan tavarain painoon nähden, on syytä tarkastaa mihin sidontaväline on kiinnitetty ja onko kiinnityskohta sellainen, joka kestää sidotun kuorman painon. Sidontavälineisiin pitää olla merkitty sidontavälineen nimellislujuus sekä sidontalujuus. Kuorman sidontaan käytettyjen sidontavälineiden sidontalujuudet laskemalla yhteen ja vertaamalla sitä sidotun tavarain painoon saadaan suuntaa sille, onko kuorman sidonta riittävä. Mikäli sidontaväline on vaurioitunut esimerkiksi rispaantumalla, on sen sidontalujuus nolla eli toisin sanoen käyttökelvoton. Liikenne- ja viestintäviraston antamassa määräyksessä kuormakoreista ja kuorman varmistamisesta (TRAFICOM/149639/03.04.03.00/2019) on tarkempaa ohjeistusta sidontavälineiden vaatimuksista.

Kuormaa sidottaessa huomioitavaksi tulee myös kuormakorin lattian ja kuormatun tavarain välinen kitkakerroin. Kitkakerroin (taulukko 1) riippuu kuormatilan lattian materiaalista, sen kunnosta ja puhtaudesta sekä kuljetettavasta tavarasta. Kitkakerroin on yleensä luokkaa 0,1–0,6 riippuen materiaaleista. Kitkakertoimella kerrotaan kuljetettavan tavarain paino, jolloin saadaan kitkan voima. Esimerkiksi kuorman paino on 5000 kg ja kitkakerroin vaikkapa 0,3, tällöin kitkavoima on 1500 kg. Tämä 1500 kg voidaan vähentää tavarain painosta ja näin ollen voidaan laskea, kuinka paljon ja millaisia sidontavälineitä tulee käyttää. (Kulmala 2008, 169–170.)

Alla oleva taulukko kitkakertoimista (taulukko 1) on luotu Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen (TRAFICOM/149639/03.04.03.00/2019) pohjalta. Taulukosta on luettavissa erilaisten materiaalien välinen kitkakerroin. Taulukosta poiketen, mikäli kuljetettavan tavarain ja kuormatilan pohjan välissä on öljyä, rasvaa, lunta, jäätä tai muuta vastaavaa likaa, on tällöin kitkakerroin enintään 0,2.

Kosketuspinnan materiaaliyhdistelmät	Kitkakerroin
Sahatavara	
Sahatavara – Kertopuu/vaneri	0,45
Sahatavara – Rihlattu alumiini	0,4
Sahatavara – Kutistekalvo	0,3
Sahatavara – Ruostumaton teräslevy	0,3
Höylätty puu	
Höylätty puu – Kertopuu/vaneri	0,3
Höylätty puu – Rihlattu alumiini	0,25
Höylätty puu – Ruostumaton teräslevy	0,2
Muovipalletti	
Muovipalletti – Kertopuu/vaneri	0,2
Muovipalletti – Rihlattu alumiini	0,15
Muovipalletti – Ruostumaton teräslevy	0,15
Teräs ja metalli	
Teräshäkki, teräsarkku – Kertopuu/vaneri	0,45
Teräspakkaus – Rihlattu alumiini	0,3
Teräspakkaus – Ruostumaton teräslevy	0,2
Betoni	
Karkea betoni – Sahapuinen aluspuu	0,7
Sileä betoni – Sahapuinen aluspuu	0,55
Liukuestematto	
Kumi	0,6

Taulukko 1. Kitkakertoimet

5.8.4 Kuorman merkitseminen

Tieliikennelain (2018/729) 110 §:ssä säädetään kuorman merkitsemisestä, siten että kuorman ulottuessa ajoneuvon edessä ajoneuvon ääriiviivan ulkopuolelle tai takana yli yhden metrin ajoneuvon ääriiviivan ulkopuolelle, on kuorman uloin osa merkittävä punaisella tai punakeltaisella merkkilipulla. Vaihtokuormakoria kuljetettaessa merkkilipun saa korvata vaihtokuormakorin takakulmiin sijoitettulla, taaksepäin suunnatuilla punakeltaisin tai punavalkoisin raidoin varustetuilla kilvillä tai maalauksilla. Pimeässä ja myös muulloin olosuhteiden edellyttäessä on kuorman merkintään käytettävä edessä valkoista valoa eteenpäin näyttävää valaisinta ja punaista heijastinta. Kuljetettaessa vaihtokuormakoria, joka on varustettu edellä mainituin heijastavin kilvin tai maalauksin, ei ole tarpeen käyttää erillistä valaisinta sekä heijastinta.

5.9 Vaarallisten aineiden kuljetus

Kuten olemme aikaisemmin maininneet ei raporttiin perustuvassa oppaassamme ole tarkoitus käsitellä vaarallisten aineiden kuljetusten valvontaa. Tuomme kuitenkin sitä esille tässä opinnäytetyön raporttiosassa siltä osin, mitä tulee ottaa huomioon esimerkiksi onnettomuustilanteessa, jossa on osallisena ajoneuvo, johon on kuormattu vaarallisia aineita.

Ajoneuvo, johon on kuormattu vaarallisia aineita, voidaan tunnistaa erinäisistä VAK-merkinnöistä, joita ovat mm. oranssi lisäkilpi ajoneuvon keulassa, johon voi olla lisäksi merkattu UN-numero. UN-numerosta ilmenee kuljetettava aine. Muita VAK-merkintöjä ovat kuormatilan kylkiin asennetut vaaromerkinnät aineen vaarallisuudesta tai vaikutuksista. Kun tällainen ajoneuvoon osallisena liikenne onnettomuudessa, kuuluu toiminta onnettomuuspaikalla pelastuslaitokselle.

Onnettomuustilanteessa usein on kuitenkin mahdollista, että poliisipartio saapuu paikalle ensimmäisenä viranomaisena. Tällöin poliisin tulee eristää alue, jotta ei tarpeettomasti saateta itseään tai toisia vaaralle alttiiksi tai jos paikalla on loukkaantuneita henkilöitä, tulee heidän osaltaan suorittaa tarpeelliset pelastustoimet. Tämän jälkeen tulee pyrkiä mahdollisuuksien mukaan selvittämään, mitä ajoneuvossa kuljetetaan ja antaa siitä lisätietoa pelastusviranomaiselle. Kuljetettavan aineen voi selvittää esimerkiksi ajoneuvon kuljettajalta, rahtikirjoista, ajoneuvon VAK-merkinnöistä, turvaohjekortista tai mahdollisesti näkyvästä kuormasta, esim. UN-numero. Mikäli kyseessä on kappale VAK-kuljetus, ei ajoneuvon merkinnöistä välttämättä pysty selvittämään mitä kuormaa ajoneuvossa on. (Kulmala 2008, 257.)

Pelastusviranomainen johtaa aina tilannetta onnettomuuspaikalla siihen asti, kunnes tarvittavat pelastustoimet on suoritettu, joten poliisin paikalta antamien tietojen esim. kuljetettavasta tavarasta,

loukkaantuneiden määrästä ja onnettomuuden laajuudesta ovat ensiarvoisen tärkeää tietoa paikalle saapuvalla pelastusviranomaiselle.

6 RIKKOMUKSET

Kun raskasta liikennettä valvotaan, niin on hyvin todennäköistä, että joskus valvontaa suorittaessaan tulee kohtaamaan erilaisia puutteita. Kaikissa käsittelemissämme osa-alueissa voi olla puutteita ja niihin tulee osata puuttua oikeilla tavoin, kuten esimerkiksi suullisilla tai kirjallisilla huomautuksilla taikka sakkorangaistuksilla. Nykypäivänä ammattikuljettajien koulutus on hyvin perusteellista ja suurimmassa osassa tarkastettavista kohteista on kaikki kunnossa. Kuljettajien ammattitaitoa edistää työkokemuksen lisäksi etenkin nykyään suoritettava kuljettajan ammattipätevyys, joka koostuu lukuisista oppitunneista sekä laajasta ja vaativasta kirjallisesta ammattipätevyyskokeesta.

Olemme käsitelleet raskaan liikenteen valvonnan kohteissa jokaisessa osa-alueessa rikkomuksia, joihin kuljettaja voi syyllistyä, mikäli ei ole noudattanut niistä annettuja määräyksiä. Oppaassamme olemme tuoneet hieman tarkemmin esille sakkokäsikirjan mukaisia teontarkenneita tarkastettaviin kohteisiin liittyen. Pääsääntöisesti rikkomukset ovat sen luontoisia, että ne voidaan käsitellä sakkomenettelyssä. Koska raskaan liikenteen kuljettajat ovat alan rautaisia ammattilaisia ja heidän koulutuksensa perusteella heiltä voi odottaa lainkuuliaisuutta säännöksiä kohtaan, tulee heidän sitä suuremmalla syyllä pitää huoli omalta osaltaan liikenneturvallisesta työskentelystä.

7 OPINNÄYTETYÖN TOTEUTUS

7.1 Tutkimusmenetelmistä

Ammattikorkeakouluissa tehtävät opinnäytetyöt ovat joko tutkimuksellisia tai toiminnallisia (Vilkkä & Airaksinen 2004, 9). Tutkimukselliset opinnäytetyöt voidaan jakaa vielä kahteen erilliseen tutkimusmenetelmään, joita ovat kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus sekä kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus (Hirsjärvi 2007, 131).

Kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus edellyttää vahvaa esiyymmärrystä tutkimusongelmasta, joka rakentuu ilmiön tuntemisesta ja teorioista. Yleisin aineistonkeruun menetelmä kvantitatiivisessa tutkimuksessa on tutkimuslomake, joka muodostuu kysymyksistä. Oikeanlaisten kysymysten ja kysymysrunon rakentaminen edellyttää edellä mainittuja ilmiön tuntemista ja teorioita. (Kananen 2015, 197.)

Kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa pyritään ymmärtämään mistä jossain ilmiössä on kyse. Laadullisen tutkimuksen aineistonkeruun menetelmiä ovat havainnointi, haastattelut, erilaiset dokumentit ja joskus kyselyt. (Kananen 2015, 127.)

Kvantitatiivisen ja kvalitatiivisen tutkimuksen erot tulevat esille tutkimuksen lähtökohdissa, jotka ovat molemmille lähestymistavoille erilaiset. Rakenteeltaan ja tutkimusprosessiltaan nämä tutkimusmenetelmät ovat kuitenkin hyvin yhtenevät, koska tutkimusprosessin vaiheet ja raportointi ovat kvantitatiivisessa ja kvalitatiivisessa tutkimuksessa samanlaiset. Nämä kaksi tutkimusmenetelmää erottaa toisistaan aineiston keräämisen liittyvät menetelmät. (Kananen 2015, 197.)

Ammattikorkeakoulun tutkimukselliselle opinnäytetyölle on vaihtoehtona toiminnallinen opinnäytetyö. Toiminnallisessa opinnäytetyössä voidaan käyttää määrällistä tai laadullista tutkimusmenetelmää, mikäli toiminnallisen opinnäytetyön tueksi tarvitaan numeraalisesti tai tilastollisesti esille tuotavaa tietoa. Mikäli toiminnallisessa opinnäytetyössä halutaan tuoda esille esimerkiksi kokonaisvaltaista ilmiön ymmärtämistä, voidaan toiminnallisen opinnäytetyön tukena käyttää laadullista tutkimusmenetelmää. (Vilka & Airaksinen 2004, 56–58, 63.)

Toiminnallisella opinnäytetyöllä tavoitellaan ammatillista käytännön toiminnan ohjaamista tai opastamista, joka voidaan toteuttaa esimerkiksi erillisenä oppaana tai ohjeistuksena. Toiminnallisen opinnäytetyön tulee osoittaa riittävällä tasolla alan tietojen ja taitojen hallitsemista. (Vilka & Airaksinen 2004, 9.)

Toiminnallisella opinnäytetyöllä tarkoitetaan työtä, johon sisältyy raportti sekä aina jokin konkreettinen tuote, kuten esimerkiksi ohjeistus, tietopaketti tai portfolio. Opinnäytetyön raporttiosassa on tarkoitus raportoida aiheen tietoperusta, tuotoksen valmistumisen vaiheet ja siinä tulee kertoa myös, että miksi tuotos on juuri sellainen, kuin se loppujen lopuksi on. (Vilka & Airaksinen 2004, 51, 65.)

Tärkeää toiminnallisessa opinnäytetyössä on kohderyhmän valitseminen, kun opinnäytetyön produkti eli tuotos on esimerkiksi opas. Kohderyhmän valinnassa tulee ottaa huomioon ikä, koulutus ja ammattiasema. Usein esimerkiksi työyhteisössä ongelmana on uusien työntekijöiden työhön perehdyttäminen ja siihen liittyvä materiaalin puute. (Vilka & Airaksinen 2004, 38–39.) Kohderyhmäksi olemme valinneet työhöme hälytys- ja valvontasektorilla työskentelevät poliisimiehet, joiden pääasiallisiin työtehtäviin ei kuulu raskaan liikenteen valvonta ja tästä syystä heidän tietotaitonsa aiheeseen liittyen voivat olla vähäisiä. Raskaan liikenteen valvontaan emme ole löytäneet vastaavaa yksinkertaista opasta, joten huomasimme aiheita ja kohderyhmää valitessamme selkeän markkinaraon.

Kohderyhmän täsmällinen määrittäminen on myös erittäin tärkeää, koska kohderyhmä rajaa myös opinnäytetyössä käsiteltäviä aiheita ja aiheisiin syventymistä (Vilka & Airaksinen 2004, 40). Opinnäytetyössämme kohderyhmä määrittelee erittäin paljon käsiteltäviä aihealueita ja niiden rajausta, koska oppaan tarkoitus on toimia yksinkertaisena ja helppokäyttöisenä. Mikäli opas olisi tuotettu

esimerkiksi poliisimiehille, jotka valvovat raskasta liikennettä pääasiallisena työnään, niin olisi aihealueisiin tietysti syvennytty vaadittavalla tasolla ja siinä tapauksessa olisi myös ollut tarpeen tuoda esille tietoa, joka olisi mahdollisesti uutta raskaan liikenteen ammattilaiselle. Työn tarkoituksena ei siis ole keksiä pyörää uudelleen vaan luoda tavallaan yksinkertainen rautalankamalli hälytys- ja valvontasektorilla työskenteleville poliisimiehille raskaan liikenteen valvontatehtävälle.

Kun toiminnallisen opinnäytetyön produkti sisältää tekstiä, on kohderyhmä otettava huomioon tekstin sisällön ja kirjoitustyylin osalta (Vilkkä & Airaksinen 2004, 129). Oppaaseen olemme pyrkineet artikuloimaan käsiteltäviä aihealueita sillä tavoin, että teksti on helppolukuista.

7.2 Opinnäytetyön tuotos eli produkti

Opinnäytetyömme on toteutettu toiminnallisena opinnäytetyönä, koska työssämme on selkeästi erillinen kirjallinen tuotos, jonka tarkoituksena on toimia oppaana hälytys- ja valvontasektorilla työskenteleville poliisimiehille. Koska opinnäytetyö ei varsinaisesti ole tutkimuksellinen työ, niin olisi se ollut mahdoton toteuttaa muulla menetelmällä kuin toiminnallisena opinnäytetyönä. Oppaan eli toiminnallisen opinnäytetyön produktin laatimisesta, sen tietoperustasta sekä opinnäytetyön eri vaiheista on tehty tämä erillinen opinnäytetyön raporttiosa, joka kuuluu osaksi toiminnallista opinnäytetyötä.

Ajatus opinnäytetyöllemme tuli työharjoittelun aikana. Huomasimme, kuinka vähän hälytystehtävien ohella suoritetaan raskaan liikenteen valvontaa siihen nähden, kuinka paljon muuta liikennettä valvotaan. Tämä johtuu osin siitä, että hälytyspartioiden aika ei aina riitä keskittymään liikenteen valvontaan. Kuitenkin huomasimme suurimmaksi syyksi etenkin raskaan liikenteen valvonnan osalta sen, että poliisimiehillä ei yksinkertaisesti ole riittävää tietotaitoa tehdäkseen ajoneuvoon taikka kuljettajan pätevyysiin liittyviä tarkastuksia. Tästä syystä päätimme luoda oppaan hälytystehtäviä suorittaville poliisimiehille, jotta tuota raskaan ajoneuvon pysäyttämiskynnystä saataisiin hieman madallettua. Oppaassa pyrimme tuomaan esille sellaisia seikkoja raskaan liikenteen valvonnasta, joita jokaisen poliisipartion olisi mahdollista tehdä, jos aikaa muilta työtehtäviltä riittää.

Raskaan liikenteen valvontaan liittyy paljon sellaisia seikkoja ja valvonnan kohteita, jota peruspoliisipartiolla ei pysty suorittamaan, koska käytössä oleva kalusto ja järjestelmät ovat pääsääntöisesti vain poliisilaitosten liikennesektorien käytössä. Näitä ovat mm. ajo- ja lepoaikojen tarkastamiseen liittyvä OCTET-järjestelmä ja ajoneuvojen massojen valvonnassa käytettävät punnituslaitteet.

Kuten mainitsimme aikaisemmin, on opas tarkoitettu lähinnä kentälle työskenteleville konstaapeleille, mutta myös esimerkiksi poliisiopiskelijan opintojen tueksi. Poliisiammattikorkeakoulussa ras-

kaan liikenteen valvontaan liittyviä oppitunteja on vähän. Tästä syystä on harvinaista, että opiskelijat ymmärtäisivät kaiken tunneilla käsitellyn sisällön ja osaisivat hyödyntää sitä käytännössä. Tämä etenkin, jos opiskelijalla ei ole raskaista ajoneuvoista minkäänlaista aikaisempaa kokemusta.

Tekemässämme oppaassa on yhteensä 17 sivua. Opas on sisällöltään yksinkertainen ja helppoluokinen ”rautalankamalli” hälytys- ja valvontasektorilla työskenteleville konstaapeleille, jotka eivät ole perehtyneet erityisemmin raskaan liikenteen valvontaan. Opas sisältää taulukoita sekä kuvia, joiden avulla pyrimme helpottamaan, joidenkin osa-alueiden ymmärtämistä. Taulukoilla olemme pyrkinneet yksinkertaistamaan joidenkin osa-alueiden lainsäädännön vaikealukuisuuden helposti ymmärrettäväksi taulukoksi. Koska kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa, niin olemme sijoittaneet oppaaseemme kuvia erinäisistä kuljettajalta vaadittavista asiakirjoista, jotta oppaan käyttäjälle selkiytyy, että millaista asiakirjaa kussakin kohdassa tarkoitamme.

Koska nykypäivänä lähestulkoon kaikilla ihmisillä on mukanaan laite, jolla on pääsy internetiin, niin olemme päättäneet julkaista tuotoksen luettavaksi ainoastaan sähköisessä muodossa. Pidämme yleisesti ottaen käytännöllisempänä sähköisessä muodossa olevaa opasta, koska se on aina löydettävissä ja kulkeutuu aina jonkin sähköisen älylaitteen mukana ja oppaan ollessa sähköisessä muodossa on se mahdollista myös tulostaa paperiseksi versioksi.

Olemme käyttäneet oppaan lähteenä tätä kyseistä opinnäytetyöraporttia, joten asiat, joita oppaassa käsitellään löytyvät myös luonnollisesti opinnäytetyöraportista. Oppaan luomisessa rakenteellisesti emme juurikaan kohdanneet haasteita, koska molemmilla oli työharjoittelun liikennejaksoilta kirkkaana mielessä, kuinka yksinkertaiset tarkastukset etenevät. Sisällöllisesti tiesimme mitä oppaaseen tulee sijoittaa, mutta kohtasimme ongelmia sen suhteen, kuinka pystymme pitämään aihealueiden käsittelyn yksinkertaisena, tiiviinä sekä ymmärrettävänä. Raskaasta liikenteestä on paljon lainsäädäntöä ja jos asiaan perehdyttäisiin itse oppaassa syvällisesti, niin oppaan helppokäyttöisyys kärsii, emmekä usko, että se olisi tarkoituksenmukaista, kun tarkoituksena on luoda helppokäyttöinen opas. Mikäli oppaassa tarkasteltaisiin aihetta syvällisesti, olisi oppaasta tullut todennäköisesti toinen opinnäytetyöraportti, mutta erilaisella muotoilulla. Mikäli oppaan käyttäjä kokee tarvitsevansa syvällisempää katsausta johonkin oppaassa käsitellyyn valvonnan osa-alueeseen, löytää hän sen opinnäytetyön raporttiosasta.

8 POHDINTA

8.1 Opinnäytetyön luotettavuus

Olemme käyttäneen opinnäytetyössämme aiheeseen liittyvää kirjallisuutta sekä verkkolähteitä. Pääpaino kuitenkin on ajantasaisessa lainsäädännössä. Tieliikennelain uudistuttua 1.6.2020 ei

ajantasaista kirjallisuutta tieliikennelain osalta juurikaan ollut, joten jouduimme tyytymään vanhemman kirjallisuuteen, joista sitten lakiosiot oli päivitettävä ajantasaiseksi. Raskasta liikennettä ja ammatilliliikennettä koskee useampi lainsäädäntö, jotka ovat osaltaan myös hieman muuttuneet vuosien varrella. Tehdessämme opinnäytetyötä olemme käyttäneet huhtikuussa 2021 voimassa ollutta lainsäädäntöä, asetuksia, ohjeita ja määräyksiä.

Opinnäytetyötä tehdessämme olemme noudattaneet Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyöohjetta. Olemme käyttäneet lähteitä kriittisesti ja pyrkineet poimimaan oleellimmat asiat kustakin lähteestä samalla arvioiden lähteen luotettavuutta. Lakitekstit olemme joiltain osin tuoneet opinnäytetyöhömmä suoraan lakitekstistä eli olemme käyttäneet suoraa lainausta, mutta pääsääntöisesti lakiosioden kohdalla olemme avanneet pykälää omin sanoin tai kirjallisuutta hyväksikäyttäen, jotta sen merkitys aukeaisi paremmin lukijalle. Tekstiin on merkattu lähdeviittaukset jokaiseen kohtaan, jota olemme lainanneet tai käyttäneen apuna opinnäytetyötä tehdessämme. Muutoin kuin lakitekstissä olemme pyrkineet välttämään suoraa lainauksia, mutta niitä on käytetty, mikäli kyseistä asiaa ei ole muutoin voinut tuoda hyvin esille.

8.2 Opinnäytetyöprosessi

Tylsistytävässä maailmantilanteessa, jota koronavirus vallitsee, aloimme mietiskelemään jo keväällä 2020 aihetta opinnäytetyöllemme. Mielessämme oli useita erilaisia vaihtoehtoja, joihin teimme pientä perehtymistä. Pohdiskeluvaiheessa mielessämme oli lähinnä jokin tutkimuksellinen opinnäytetyö, mutta tosiasiaa emme olleet oikeastaan ollenkaan tietoisia opinnäytetyön kriteereistä taikka kuinka työ toteutetaan. Tuli kesä ja jätimme opinnäytetyön miettimisen sikseen ja painelimme työharjoitteluun. Työharjoittelun aikana olimme molemmat aloittaneet työstämään vaadittua tutkimus, kehittäminen ja innovaatiot -kurssia, jossa tutustutaan erilaisiin tutkimusmenetelmiin. Lisäksi olimme nähneet jo jonkin verran käytännön poliisityötä, joten nämä kaksi yhteen laskettuna sai meidät päättämään, että toteutamme työmme toiminnallisena opinnäytetyönä.

Olimme siis päättäneet, että työstämme tulee toiminnallinen opinnäytetyö ja, jokin käytäntöön soveltuva opas olisi nappi valinta kahdelle käytännönläheiselle opiskelijalle. Mietimme mahdollisia ongelmakohtia, joita poliisimies tulee kentällä kohtaamaan ja saimme idean raskaan liikenteen valvonnasta. Huomasimme, kuinka paljon tietotaitoa raskaan liikenteen valvontaan halua puuttua sen monimutkaisuuden vuoksi. Näin ollen päädyimme kyseiseen aiheeseen syksyllä 2020 ja aloimme jo hieman valmiiksi miettimään ja perehtymään, että minkälainen siitä mahdollisesti tulisi. Tarkoituksenamme oli aloitella opinnäytetyöprosessi alkuvuonna 2021 ja tehdä opas hälytys- ja valvontasektorilla toimiville poliisimiehille, jotka kokevat, ettei heillä ole mitään hajua raskaasta liikenteestä.

Aloitimme opinnäytetyöprosessin produktin suunnittelulla. Aloimme listaamaan erinäisiä tarkastettavia kohteita sekä suunnittelemaan oppaan rakennetta. Kun olimme mielestämme saaneet koottua listan tarkastettavista kohteista, niin aloitimme opinnäytetyöraportin kirjoittamisen, jonka tarkoitus on toimia lähteenä työn produktille. Keräsimme opinnäytetyöraporttiin teoriapohjan liittyen raskaan liikenteen lainsäädäntöön sekä sen valvontaan. Saadessamme aiheen tietoperustan raporttiin, ryhdyimme siirtämään tietoa oppaaseen. Aihealue on hyvin laaja ja halusimme pitää oppaan yksinkertaisena rautalankamallina, josta ei tarvitse kovalla työllä etsiä huomioon otettavia seikkoja, vaan ne ovat helposti löydettävissä. Näin ollen pyrimme parhaamme mukaan ilmaisemaan asiat oppaaseen mahdollisimman yksinkertaisesti ja ymmärrettävällä tavalla.

Koska emme tee varsinaisesti tutkimuksellista työtä, päädyimme käyttämään opinnäytetyön lähteperustana isoksi osakseen sitä luotettavinta lähdetä, jota tällaisen oppaan tekemisessä voi käyttää, eli lakia. Pyrimme myös hankkimaan lähteiksi erilaisia tieliikenteen käsikirjoja sekä ammattipätevyyskirjoja, jotka nekin pohjautuvat lainsäädäntöön.

Opinnäytetyö oli prosessina erittäin kehittävä oman ammattitaidon kehittämisen kannalta. Kun käsitellään raskasta liikennettä, tulee väistämättä vastaan uusia asioita, jotka avartavat ammatillista kasvua. Mielestämme onnistuimme luomaan oppaan juuri sellaiseksi kuin olimme sen kuvitelleet. Saimme ilmaistua oppaassa asiat riittävän yksinkertaisella tavalla ja tekemämme oppaan avulla voi jokainen kenttäkonstaapeli suorittaa perustarkastukset liittyen raskaan liikenteen valvontaan ilman siihen liittyvää erityisosaamista taikka erityiskalustoa.

8.3 Johtopäätökset ja kehittämissuhteita

Opinnäytetyötä tehdessämme kiinnitimme erityisesti huomiota kohderyhmään, jolle opinnäytetyön produkti on suunnattu. Opinnäytetyötä tehdessä on huomioitava, kenelle sitä kirjoitetaan (Hakala 2004, 132).

Kuten olemme useaan kertaan todenneet laatimamme oppaan olevan kohdistettu nimenomaan sellaisille poliisimiehille, jotka eivät pääsääntöisesti suorita raskaan liikenteen valvontaa. Laatimassamme oppaassa sekä raporttiosassa käsitellään useita eri valvonnan kohteita liittyen raskaan liikenteen valvontaan. Näistä jokaisesta osa-alueesta olisi mahdollista tehdä oma opinnäytetyö, koska lainsäädäntöä, ohjeita sekä määräyksiä on riittämiin joka osa-alueelta. Tästä syystä olemme joutuneet rajaamaan asiakokonaisuuksia niin, että pystymme luomaan sellaisen oppaan, joka on yksinkertainen, helppolukuinen sekä siitä löytyy tarvittava tieto raskaan kaluston perustarkastuksen suorittamiseen.

Raskaan liikenteen valvontaa suorittavien poliisimiesten on osattava ja tiedettävä paljon asioita niin raskaasta kalustosta kuin kuljettajalta tarkastettavista asiakirjoista. Mikäli raskaan liikenteen valvontaa haluaa suorittaa perusteellisesti, on siihen syytä käydä raskaan liikenteen valvojille suunnattu kurssi. Pyrimme kuitenkin tuomaan tässä opinnäytetyössä esille sellaisia seikkoja tarkastukseen liittyen, joita on mahdollista tehdä ilman erityisosaamista ja -kalustoa.

Perustarkastuksen raskaalle ajoneuvolle pystyy jokainen poliisimies tekemään, jos vain haluaa sen tehdä. Tästä syystä halusimme koota oppaan raskaan liikenteen valvontaan liittyen sellaisille poliisimiehille, joilla ei ole erityiskoulutusta ja -kalustoa suorittaa raskaan liikenteen valvontaa. Kaikki valvonta, mikä kohdistetaan raskaaseen liikenteeseen parantaa osaltaan liikenneturvallisuutta. Vaikka tarkastuksen yhteydessä ei tarvitsisi puuttua epäkohtiin, jää kuitenkin kuljettajille tieto, että poliisi suorittaa myös raskaan liikenteen valvontaa. Tämä toivon mukaan ennalta estäisi ainakin kuljettajien tietoisesti tekemät rikkeet ja rikokset.

Kuten muussakin liikenteen valvonnassa niin myös raskaan liikenteen valvonnassa erityistä huomiota täytyy kiinnittää työturvallisuuteen. Raskaat ajoneuvot ovat isoja niin mitoiltaan kuin massoiltaan ja esimerkiksi niiden pysäytyspaikat tulisi suunnitella huolella, jotta voidaan pitää kiinni omasta sekä raskaan ajoneuvon kuljettajan työturvallisuudesta. Samoin tulee myös huomioida vallitsevat keliolosuhteet. Tämä korostuu etenkin liukkaana kelin aikaan. Isoilla autoilla voi olla haastavaa lähteä liukkaaseen ylämäkeen, joten ei ole tarkoituksen mukaista pysäyttää autoa sellaiseen paikkaan, että kuljettajalle aiheutuu tarpeetonta viivästystä kuljetuksessa.

Perehtyessämme ajo- ja lepoaika tarkastuksiin havaitsimme melkoisenkin suuren puutteen poliisin kalustossa tarkastuksiin liittyen. Digipiirtureissa käytetään kuljettajakorttia, johon tallentuu kuljettajan ajotapahtumat. Kuten mainitsimme raportissa, tarvitaan kuljettajakortin lukemiseen erillinen OCTET-ohjelma, jolla kortilla olevat ajotapahtumat saadaan luettavaksi. Tämä OCTET-ohjelma löytyy ainoastaan poliisilaitosten liikennesektorin käytössä olevilta tietokoneilta. Kuitenkin, kun eletään vuotta 2021, voitaisiin ajatella, että kyseinen ohjelma olisi asennettavissa kaikille poliisin käytössä oleville tietokoneille.

Raskaan ajoneuvon kuljettajan vireystila on iso osa liikenneturvallisuutta. Suurin osa kuljettajista varmasti noudattaa lainsäätäjän antamia ohjeita ja määräyksiä ajo- ja lepoajoista, mutta suureen joukkoon mahtuu myös sellaisia kuljettajia, jotka eivät noudata lakia. Nämä kuljettajat ovat omalta osaltaan riski liikenneturvallisuudelle, koska pitkät ajoajat sekä vähäinen lepo vaikuttaa suoraan kuljettajan vireystilaan ja näin ollen väsynyt kuljettaja voi aiheuttaa vakavankin onnettomuuden raskaalla ajoneuvolla.

Ajo- ja lepoaikojen tarkastaminen OCTET-ohjelmalla on hyvinkin yksinkertaista ja jokainen poliisimies sen osaisi pienellä perehtymisellä tehdä. Näin ajo- ja lepoaika tarkastuksia pystyttäisiin tekemään huomattavasti enemmän ja siten myös puuttumaan ajo- ja lepoaikojen laiminlyönteihin. Tämä taas osaltaan parantaisi liikenneturvallisuutta.

LÄHTEET

- Hakala, Juha T. 2004: Opinnäyteopas ammattikorkeakouluille. 2. painos. Helsinki. Gaudeamus.
- Heiskanen, Erkki 2014: Kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskirja. 3. painos. Saarijärven Offset Oy, Suomen Kuljetusturva Ky.
- Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2007: Tutki ja kirjoita, 13. painos. Helsinki, Tammi.
- Ihalainen, Heikki & Kujanpää, Olavi & Piipponen, Seppo & Väinölä, Markku 2005: Näkökulmia poliisin liikenneturvallisuuustyöhön. Helsinki, Edita.
- Järnefelt, Heli 2011: Pysy vireänä liikenteessä. Helsinki, Työterveyslaitos.
- Kananen, Jorma 2015: Opinnäytetyön kirjoittajan opas – Näin kirjoitat opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylä, Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja.
- Kiiski, Kimmo: Liikenneturvallisuus tieliikenteen lainsäädännön muutoksissa. Liikenne- ja viestintäministeriö. Luettavissa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Liikenneturvallisuus%20tieliikenteen%20lainsäädännön%20muutoksissa.pdf>. Luettu 16.3.2021.
- Koulutusmaailma: Kuinka varmistan ammattipätevyyden? Luettavissa: <https://koulutusmaailma.fi/assets/img/amp/AMPkorttitaka95.png>. Luettu 30.3.2021.
- Koulutusmaailma: Kuinka varmistan ammattipätevyyden? Luettavissa: <https://koulutusmaailma.fi/assets/img/amp/AMPkortti.png>. Luettu 30.3.2021.
- Kulmala, Kari 2008: Käsikirja raskaan liikenteen valvojille. Mariehamn, GDDSIGN BEST BOOKS
- Liikenneturva: Ajokunto ja ajoterveys. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/ajokunto-ja-ajoterveys#8770d5c9>. Luettu 16.3.2021
- Liikenneturva: Väsymys. Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/vasymys#8770d5c9>. Luettu 16.3.2021
- Mikkola, Jussi 2018: Älykäs ajopiirturi uusiin kuorma-autoihin kesäkuussa. Konepörssi. Luettavissa: <https://koneporssi.com/kuljetuskalusto/alykas-ajopiirturi-uusiin-kuorma-autoihin-kesakuussa>. Luettu 17.4.2021.
- Tolvanen, Matti 2018: Tieliikenteen käsikirja. Helsinki, Edita.
- TRAFICOM: Ajoneuvoyhdistelmien tekniset vaatimukset (TRAFICOM304841/03.04.03.00/2019)
- TRAFICOM: Kuormakorit ja kuorman varmistaminen (TRAFICOM/149639/03.04.03.00/2019)
- Työsuojelu: Ohjeita ajopiirturin toiminnoista ja niiden käytöstä. Luettavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyosuhde/ajo-ja-lepoajat/ohjeita-ajopiirturin-toiminnoista>. Luettu 17.4.2021.