
TELA-AJONEUVOJEN KÄYTTÖ TIEVERKOLLA

Lupaprosessi ja tela-ajoneuvojen vaikutukset tiestöön

HAMK
HÄMEEN AMMATTIKORKEAKOULU

Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Logistiikan koulutusohjelma

Forssa, 17.3.2010

Petteri Pietilä

Logistiikan koulutusohjelma
Wahreninkatu 11
30100 Forssa

Työn nimi Tela-ajoneuvojen käyttö tieverkolla – lupaprosessi ja tela-
ajoneuvojen vaikutukset tiestöön

Tekijä Petteri Pietilä

Ohjaava opettaja Veli-Jukka Kara

Hyväksytty _____._____.20____

Hyväksyjä

FORSSA
Logistiikan koulutusohjelma

Tekijä	Petteri Pietilä	Vuosi 2010
Työn nimi	Tela-ajoneuvojen käyttö tieverkolla – lupaprosessi ja tela-ajoneuvojen vaikutukset tiestöön	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, voidaanko tela-ajoneuvoihin liittyvää lupaprosessia parantaa ja saadaanko tela-ajoneuvoille suunniteltua reitistö, jota tela-ajoneuvot voisivat hyödyntää liikkueessaan tiellä. Lisäksi tiestön käyttöön liittyviä asioita tutkittiin ja samalla tarkasteltiin muutoksia, joita vuosien saatossa on tapahtunut. Työn toimeksiantajana toimi Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus). Yhteistyötä tehtiin myös Parolannummella sijaitsevan Panssariprikaatin kanssa.

Opinnäytetyön aineistoa kerättiin haastatteluiden avulla sekä tutkimalla vanhoja tela-ajoneuvolupia ja ilmoituksia liikkumistarpeesta. Haastateltavien henkilöiden avulla pystyttiin selvittämään, miten asiat käytännössä etenevät, sillä heillä oli asiantuntemusta aiheesta. Teorian avulla pohdittiin parempia ratkaisuja.

Opinnäytetyöstä ilmenneiden tulosten perusteella voidaan sanoa, että parannuksia on varmasti jatkossa luvassa. Lupaprosessin selventäminen ja muokkaaminen vähentää käsittelyaikaa sekä Panssariprikaatissa että Pirkanmaan ELY-keskuksessa. Lisäksi lupaprosessin pienellä muokkaamisella saavutetaan jo suuria ulkonäöllisiä hyötyjä. Reitistön luomisella saavutetaan se, että reittejä on jatkossa helpompi tulkita ja tiestöön kohdistuvat rasitukset pystytään poistamaan niiltä alueilta, joissa se on aiheuttanut ongelmia.

Panssariprikaatin puolella odotetaan parannusehdotuksia, jotka työ tuo mukanaan. Varsinkin reitistön luominen on kiinnostanut panssariprikaattia, sillä silloin saadaan selvyys siitä, missä voidaan ajaa tiestön puolesta ilman ongelmia. Myös lupien voimassaoloajan pidentämistä voidaan harkita tämän johdosta.

Avainsanat tela-ajoneuvo, lupaprosessi, reitistö, yleisajo-ohje

Sivut 28 s. + liitteet 6 s.

FORSSA
Degree Programme in Logistics

Author	Petteri Pietilä	Year 2010
Subject of Bachelor's thesis	Using Tracked Vehicles on the Road – Permit Process and Effects of Tracked Vehicles on Roads	

ABSTRACT

The purpose of this study was to examine how the licensing process of tracked vehicles could be improved. The aim was also to investigate whether some sort of planned series of routes could be designed to be used by tracked vehicles. Also the issues of using roads are discussed and the changes that have taken place over the years. The thesis was commissioned by the Pirkanmaa Centre for Economic Development, Transport and Environment. Cooperating was also made with Armoured Brigade.

The research material was gathered through interviews and by examining previous tracked vehicle permits and the declarations of the need to move. The interviews helped to clarify how things were progressing in practice, because the interviewees' expertise was top class. The theory was of great help, because studying it better solutions could be found.

The results of the study showed that there will be upgrades in the future. Clarifying and revising the permit process will reduce the handling time in Armoured Brigade and in the Pirkanmaa Centre for Economic Development, Transport and Environment. By small revisions of the process, major appearance benefits can be achieved. When using series routes, the routes will be easier to interpret and the burden on the roads can be eliminated in problem areas.

The Armoured Brigade is expecting suggestions for improvement, brought about by this study. In particular, the creation of the series of routes has been of interest to the Armoured Brigade. This would make clear where tracked vehicles can be driven without problems. Also long-term permits could be considered because of this.

Keywords tracked vehicle, permit process, series of routes, general drive instruction

Pages 28 p. + appendices 6 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	ELY-KESKUKSET.....	3
2.1	ELY-keskusten organisaatio ja vastualueet.....	3
2.2	Liikenneviraston ja ELY-keskusten historiaa	4
3	PANSSARIPRIKAATI	6
3.1	Panssariprikaatin organisaatio.....	6
3.1.1	Huoltokeskus	6
3.1.2	Kanta-Hämeen aluetoimisto	6
3.1.3	Joukkoyksiköt.....	7
3.2	Panssariprikaatin organisaatiomuutokset	7
3.3	Panssariprikaatin harjoitusalueet.....	8
3.4	Kalusto ja koulutus.....	8
4	TELA-AJONEUVOJEN KÄYTTÖ TIEVERKOLLA	10
4.1	Tela-ajoneuvolla ajaminen tieverkolla.....	10
4.2	Erilaiset tienpinnat.....	11
5	LUPAHAKEMUS JA ILMOITUKSET TELA-AJONEUVOILLA LIKKUMISESTA	12
5.1	Lupahakemus	12
5.2	Ilmoitukset tela-ajoneuvojen liikkumistarpeesta.....	12
6	LUPAPROSESSI	14
6.1	Lupa tien erikoiskäyttöön.....	14
6.2	Puolustusvoimien osuus lupaprosessissa	14
6.3	ELY-keskuksen osuus lupaprosessissa	14
6.4	Yleisajo-ohje	15
6.5	Nykyhetken tilanne	15
7	LUPAPROSESSIN MUUTOSEHDOTUKSET	17
7.1	Mahdollinen tilanne tulevaisuudessa	17
7.2	Parannuksia lupaprosessiin	18
7.3	Muutokset puolustusvoimien osalta	18
7.4	Muutokset Pirkanmaan ELY-keskuksen osalta	19
8	TELA-AJONEUVOILLE SOVELTUVA REITISTÖ.....	20
8.1	Liikkuminen harjoitusalueiden välillä.....	20
8.2	Mahdollisuudet reitistön luomiseen	21
9	TELA-AJONEUVOJEN VAIKUTUKSET TIESTÖÖN.....	22
10	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	26

LÄHTEET	28
---------------	----

LIITE 1 Ilmoitus liikkumistarpeesta

LIITE 2 Lupapääätös tela-ajoneuville

LIITE 3 Lupahakemus yli 20 tonnia painaville tela-ajoneuvoille

LIITE 4 Mahdollinen tela-ajoneuvon kuljetuslupa jatkossa

1 JOHDANTO

Opinnäytetyö toteutettiin Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksessa (ELY). Opinnäytetyössä perehdyttiin tela-ajoneuvojen käyttöön tieverkolla sekä tutkittiin lupaprosessia, joka tulee hoitaa kuntoon ennen kuin yli 20 tonnia painavalla tela-ajoneuvolla voidaan ajaa tiellä.

Tavoitteena oli löytää yhtenäinen linja tela-ajoneuvojen lupaprosessin läpivientiin ja mahdollisuuksien mukaan keskittää lupahakemukset yhteen paikkaan. Tällä hetkellä lupia tela-ajoneuvojen kuljettamiseen voidaan hakea mistä tahansa ELY-keskuksesta. Tämä aiheuttaa sen ongelman, että lupien käsittelyssä ei välttämättä saavuteta yhteistä linjaa. On myös varmasti lupien hakijoille helpompaa, mikäli luvat voi hakea jatkossa vain yhdestä paikasta.

Tela-ajoneuvojen kuljettaminen tiellä luokitellaan tien erikoiskäytöksi. Tästä on myös olemassa tarkat ohjeet, joita tulee noudattaa, kun tie- tai katuverkolla liikutaan. Tela-ajoneuvot jättävät hyvin usein tiestöön merkkejä siitä, että juuri siitä kohdasta on ajettu tai käännytty jyrkästi tela-ajoneuvon kanssa. Yksi tutkimuksen tavoitteista on se, voidaanko tela-ajoneuvoille löytää jonkinlainen reitistö, jota ne voivat käyttää liikkessaan tieverkolla. Reitistöllä tarkoitetaan tässä tilanteessa sellaista reittiä, joka soveltuu kyseiselle ajoneuvotyypille pituuden, leveyden ja massan rajoissa. Reitistö sisältäisi jonkin tietyn alueen tieverkon tai teiden pätkiä, siltä osin kuin se olisi mahdollista. Mahdollisuuksien mukaan tämänlaisen reitistön käyttöönotto vähentäisi tela-ajoneuvojen liikkumista sellaisilla tieosuuksilla, joilla sen aiheuttamat vauriot olisivat liian suuri riski muille tielläliikkujille. Tutkimalla vanhoja lupia, joita on myönnetty tela-ajoneuvoille, pystytään selvittämään yleisimmät reitit, joita on käytetty. Tutkimalla ilmoituksia tela-ajoneuvojen liikkumisista, saadaan myös selville mitä reittejä on eniten suosittu. Näiden perusteella selvitetään mahdollinen reitistön soveltuvuus.

Aihetta ei ole käsitelty aikaisemmin. Puolustusvoimat ovat työssä vahvasti mukana, sillä juuri heillä on suurin tarve saada teoria toimimaan oikealla tavalla käytännössä. Tiedon keruu on haastavaa, sillä tutkimustietoa löytyy hyvin vähän. Asiantuntijoiden asiantuntemusta hyödynnetään työn aikana, sillä he ovat toimineet tai toimivat edelleen tela-ajoneuvojen parissa.

Työssä käsitellään enimmäkseen lupaprosessia ja sen yhtenäistämistä sekä mahdollista lupaprosessin keskittämistä yhteen paikkaan. Toiseksi keskitytään tela-ajoneuvojen käyttöön tie- ja katuverkolla ja siihen, millaisia käytön jälkiä ne jättävät tiestöön. Kolmantena tutkitaan mahdollisuutta siihen, että tela-ajoneuvoille voidaan teettää oma reitistönsä, jota ne voivat hyödyntää liikkessaan paikasta toiseen, ilman, että siitä aiheutuisi suurta haittaa muille tienkäyttäjille.

Lupaprosessista on olemassa jo ohje, jota noudatetaan, kun lupia myönnetään. Tämän ohjeen avulla pyritään saavuttamaan yhtenäinen linja, jota kaikki lupakäsittelijät voisivat noudattaa. Tätä linjausta helpottaisi se, että hakemukset ohjataan yhteen ELY-keskukseen.

Reitistöjä pystytään tutkimaan jo niiden reitistöjen avulla, jotka on suunniteltu kuorma-autoille ja raskaammille ajoneuvoyhdistelmille. Soveltuvuus tosin on ajoneuvotyypikohtaista, mutta oikean suunnan löytämiseksi on tärkeää tutkia nykyisiä reitistöjä. Vanhoja tela-ajoneuvolupia tutkimalla pyritään saamaan selville millaisia reittejä on käytetty, kun tela-ajoneuvot ovat liikkuneet katu- ja tieverkolla.

Puolustusvoimilla on olemassa yleisajo-ohje, jota he noudattavat liikkessaan katu- tai tieverkolla omalla kalustollaan. Tätä yleisajo-ohjetta tullaan tutkimaan ja pyritään suunnittelemaan mahdolliset reitistöt tämän ohjeen pohjalta, jotta turvallinen liikkuminen säilyisi jatkossakin. Materiaalin ja tiedon keruu on riippuvaista puolustusvoimista.

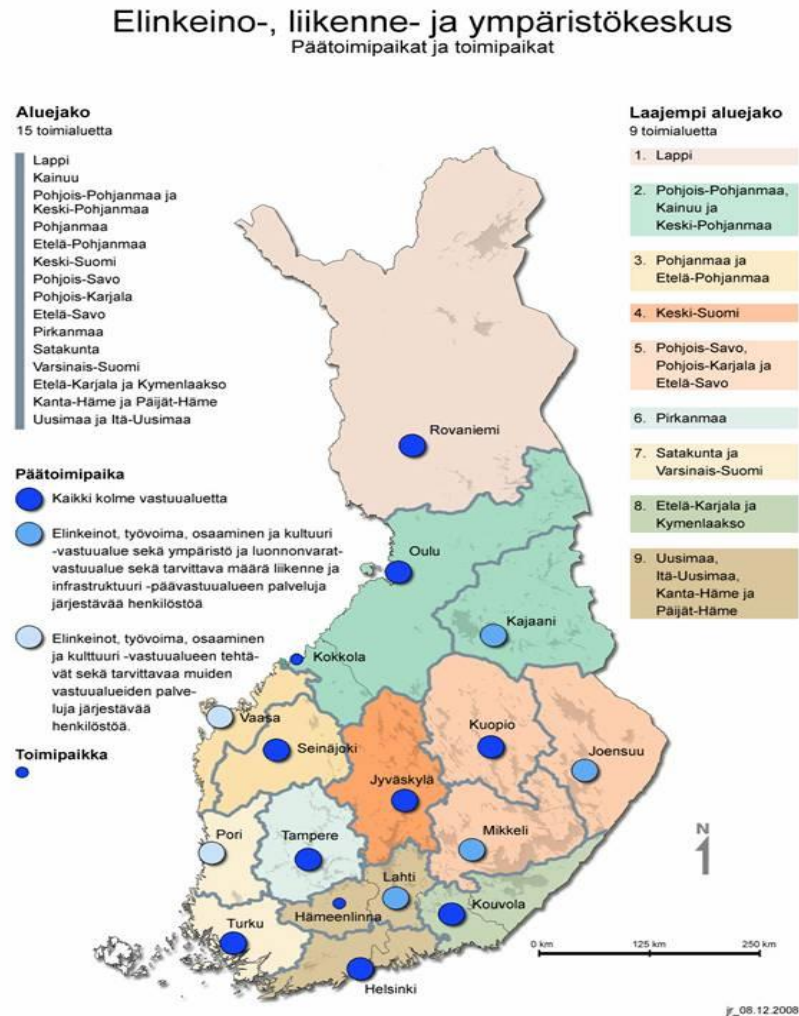
2 ELY-KESKUKSET

Työ- ja elinkeinoministeriö hallinnoi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia (ELY). ELY-keskusten toiminta-alue on laaja ja sen johdosta ELY-keskuksilla on useita erilaisia työtehtäviä. ELY-keskukset vastaavat muun muassa maanteiden ylläpidosta ja sen lisäksi ELY-keskukset kehittävät tiejärjestelmää rakentamalla uusia teitä ja tarjoamalla tienkäyttäjille liikenteen tietopalveluja sekä tienvarsipalveluita. ELY-keskusten tehtävänä on vastata lupa-asioista, jotka liittyvät tienpitoon. ELY-keskukset toimivat asiakaslähtöisesti eli vastaanottavat palautteita tienkäyttäjiltä. ELY-keskukset ovat myös vastuussa siitä, että tie- ja liikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminta toimii oikealla tavalla. Tieverkon kunnossapitoon tarvittavat palvelut ELY-keskukset hankkivat markkinoilta, joissa kunnossapitoon erikoistuneet yritykset pitävät yllä suurta kilpailua. (ELY-keskus. n.d.)

ELY-keskuksilla on suuri vastuualue, sillä Suomessa on 78 000 kilometriä maanteitä, päätietä on noin 13 000 kilometriä ja moottoritietä noin 700 kilometriä. Kevyen liikenteen väyliä löytyy noin 4 700 kilometriä. Siltoja löytyy noin 14 000 kappaletta. Arvoltaan tieomaisuus on noin 15 miljardia euroa. Tienpitoon käytetään vuositasolla noin 600 miljoonaa euroa. Liikennemäärät ovat melko suuria, sillä 69 prosenttia tavaraliikenteestä ja 93 prosenttia henkilöliikenteestä kulkee maanteilla. (Tiehallinto. n.d.)

2.1 ELY-keskusten organisaatio ja vastualueet

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia on tällä hetkellä 15 (Kuva 1) ja ne on koottu entisistä TE-keskuksista, ympäristökeskuksista sekä tiepiireistä. Yhteistyössä toimivien ELY-keskusten ja maakuntaliittojen alaisuudessa toimivat työ- ja elinkeinotoimistot. ELY-keskusten organisaatiosta ei pystytä vielä paljon kertomaan, sillä muutokset ovat vielä joiltakin osin kesken ja näin ollen on hankalaa lähteä edes arvailemaan kuinka monta henkilöä ELY-keskuksissa tällä hetkellä työskentelee. Se voidaan tietysti sanoa, että jokaisella ELY-keskuksella on oma ylijohantajansa, sekä jokaisella vastuualueella oma johtajansa. Yhdeksän ELY-keskuksen tehtävänä on huolehtia tieverkon kunnosta sekä liikenteen turvallisuudesta ja sujuvuudesta huomioiden samalla ympäristö. Liikenteelliset haasteet ja erityisolosuhteet kuuluvat jokaiseen ELY-keskukseen. Oman alueen lupa-asiat kuuluvat myös ELY-keskusten hoidon alaisuuteen. Pirkanmaan ELY-keskuksessa Tampereella hoidetaan lisäksi valtakunnallisia lupa-asioita. (ELY-keskus. n.d.)



KUVA 1 ELY-keskusten toimipaikat ja niiden vastuualueet (ELY-keskus, intranet. n.d.)

ELY:t koostuvat kolmesta vastuualueesta. Ensimmäisenä vastuualueena ovat elinkeino, työvoima, osaaminen ja kulttuuri, toisena ovat liikenne ja infrastruktuuri ja kolmantena ympäristö ja luonnonvarat. Tosin kaikissa ELY-keskuksissa ei ole näitä kaikkia vastuualueita. (ELY-keskus. n.d.)

2.2 Liikenneviraston ja ELY-keskusten historiaa

200 vuotta sitten Kuningas Kustaa IV Adolf perusti Kuninkaallisen koskenperkausjohtokunnan. Koskenperkausjohtokunnan tehtävä oli urakoida pääasiassa vesiteiden parissa. 1800-luvulla jokainen isäntä hoiti maanteitä omien kykyjensä mukaan, sillä tienpito oli määrätty maanomistajille. Valtio alkoi ottaa vastuuta osasta tieverkkoa vasta kyseisen vuosisadan lopussa. Johtokunnasta tuli Tie- ja vesikulkulaitosten ylihallitus vuonna 1860. Siihen aikaan heidän toimenkuvaansa kuului maanteiden, rautateiden, kanavien, satamien ja lennätinlinjojen hoito. (Tiehallinto. n.d.)

Tienpito valtiollistettiin vuonna 1921, sillä liikenteen rasitus kasvoi kasvamisestaan. Tiemestarit aloittivat toimintansa vuonna 1928. Tieverkko kärsi mittavia tuhoja sotien aikana ja korjaustöihin päästiin vasta Pohjois-Suomen jälleenrakentamisen yhteydessä. (Tiehallinto. n.d.)

Tie- ja vesirakennushallitus (TVH) toimi vuosien 1925 - 1964 aikana. Yleisten teiden kunnossapito siirtyi tie- ja vesirakennushallitukselle kokonaan vuonna 1946. Kunnan- ja kylätiet lakkautettiin ja muutettiin TVH:n hoitamiksi paikallisteiksi vuonna 1954. (Tielaitoksen virstanpylväät. n.d.)

Tie- ja vesirakennuslaitos (TVL) toimi vuosien 1964 - 1990 aikana, siihen kuului tie- ja vesirakennushallitus keskusvirastona, TVH sekä tie- ja vesirakennuspiirit sen alaisena. Yleisten teiden kokonaispituus oli 1970-luvulla noin 71 000 kilometriä. (Tielaitoksen virstanpylväät. n.d.)

Tielaitos toimi vuosien 1990 - 1997 aikana, sen keskusvirastona toimivat tiehallitus ja sen alaiset tiepiirit. Tiehallitus muuttui tielaitoksen keskushallinnoksi ja palvelukeskuksiksi vuonna 1993. Tuotanto- ja viranomaistehtävät erotettiin toisistaan vuonna 1998 Tielaitoksen kehityksen takia. Tielaitos jakaantui vuonna 2001 Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi (nyk. Destia). (Tielaitoksen virstanpylväät. n.d.)

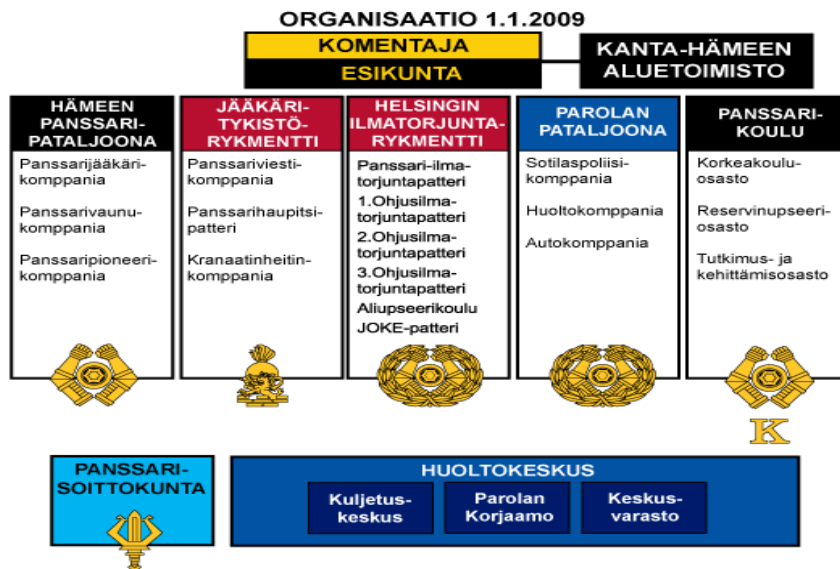
Vuoden 2010 alusta tiepiirejä ei enää ole, vaan niiden tilalle tulivat ELY:t eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset. Myös itse Tiehallinnossa tapahtui muutoksia, sillä se yhdistyi Merenkululaitoksen väylätoimintojen ja Ratahallintokeskuksen kanssa ja yhdessä niistä muodostui Liikennevirasto. Tämä muutos astui myös voimaan vuoden 2010 alusta. (Tiehallinto. n.d.)

3 PANSsarIPRIKAATI

Panssariprikaati toimii mekanisoitujen taisteluosastojen ja ilmatorjunnan koulutuskeskuksena. Panssariprikaati ylläpitää kykyä, jonka avulla se pysyy kohottamaan sodan ajan joukkojen valmiutta ja luo myös samalla mahdollisuuden siihen, että panssariprikaati pystyy antamaan virka-apua muille 24 tuntia vuorokaudessa 7 päivää viikossa. Panssariprikaatissa työskenteli vuonna 2007 noin 700 henkilöä. (K. Stöd, esitelmä 14.10.2009.)

3.1 Panssariprikaatin organisaatio

Panssariprikaatin joukkoyksikköjen vastuulla on varusmieskoulutus. Toimintaa tukevat laitokset ja viranomaiset kuuluvat lisäksi prikaatin rauhanajan kokoonpanoon (Kuva 2). (Panssariprikaati. n.d.)



KUVA 2 Panssariprikaatin organisaatio 1.1.2009. (Panssariprikaati. n.d.)

3.1.1 Huoltokeskus

Huoltokeskukseen on keskitetty Panssariprikaatin henkilöstön, kaluston ja materiaalien huolto. Panssariprikaatin tarvitsemat huoltopalvelut järjestää huoltokeskus, joka muodostuu huoltolaitoksista. Panssariprikaatin lisäksi huoltokeskuksen palveluihin tukeutuu myös muita esikuntia, laitoksia ja joukkoja. Yhteensä noin 200 henkilöä työskentelee huoltokeskuksessa. (Panssariprikaati. n.d.)

3.1.2 Kanta-Hämeen aluetoimisto

Yleistoimivalta asevelvollisuusasioissa omalla toimialueella on määritetty Kanta-Hämeen aluetoimistolle, joka on Länsi-Suomen sotilasläänin alai-

nen aluehallintoviranomainen. Kanta-Hämeen aluetoimisto on osa Panssariprikaatin esikuntaa. Kanta-Hämeen aluetoimistolla on kaksi tärkeää päätehtävää. Nämä tehtävät ovat, sotilaallisen maanpuolustuksen suunnittelu, johtaminen ja valmistelu vastuualueellaan, sekä asevelvollisuusasioiden hoitaminen. (Panssariprikaati. n.d.)

3.1.3 Joukkoyksiköt

Hämeen panssaripataljoona (HÄMPSP), joka on erikoistunut sodanajan panssarijoukkojen koulutukseen, on seurausta siitä kun Hämeen jääkäripataljoona ja panssarivaunupataljoona yhdistettiin vuonna 2003. Keskeisimpiin ja iskukykyisimpiin maavoimien joukkoihin koulutetaan joukkoja Hämeen panssaripataljoonan kolmessa eri perusyksikössä. (Panssariprikaati. n.d.)

Sodanajan Panssariprikaatin koko epäsuoran tulenkäyttöjärjestelmän sekä ylijohdon panssaritörykmentti- ja kranaatinheitinjoukot kouluttaa jääkäritörykmentti. Täten tuettavat joukot saavat tuliasema-, tulenjohto-, viesti-, mittaus- ja heitinkoulutusta. (Panssariprikaati. n.d.)

Pääkaupunkiseudun ilmatorjunnan kouluttaminen kuuluu Helsingin ilmatorjuntarykmentille, tosin tämä kaikki on siirtynyt jo Parolannummelle Panssariprikaatiin. Ilmatorjunnan johtoportaat, ilmatorjuntapanssarivaunujoukkueet, kevyet ilmatorjuntapatterit sekä kohde- ja lähiilmatorjuntapatterit kuuluvat koulutettaviin yksiköihin. (Panssariprikaati. n.d.)

Parolan pataljoonan tehtävänä on tuottaa panssari- ja mekanisoitujen joukkojen sodanajan huolto- ja kuljetushenkilöstöä, tehtäviin kuuluu myös henkilöstön kouluttaminen sodanajan sotilaspoliisiyksiköihin. Panssari- ja mekanisoitujen joukkojen palkatun henkilökunnan ja sodanajan reservin upseereiden kouluttaminen on panssarikoulun tärkein tehtävä. (Panssariprikaati. n.d.)

3.2 Panssariprikaatin organisaatiomuutokset

Vuosien 2007 ja 2008 aikana tapahtui monia organisaatiomuutoksia. Sodan ajan tehtävät muuttuivat ja kasvoivat. Erityisesti voidaan mainita se, että pääkaupunkiseudun ilmatorjunta ja vastuu siitä siirtyi Parolannummelle Panssariprikaatiin. Koulutustehtävät muuttuivat ja kasvoivat tehtävien kasvun myötä. Panssariprikaatissa koulutetaan nyt enemmän ilmatorjuntajoukkoja ja valmiusprikaatien joukkoja. Toisena tärkeänä asiana voidaan mainita myös se, että palkatun henkilöstön koulutus lisääntyi. Palkatun henkilöstön koulutus lisääntyi, sillä henkilöstöä tarvittiin lisää. Reserviin, järjestöihin ja viranomaisiin alettiin pitää entistä enemmän yhteyttä. Organisaatio ja resurssit muuttuivat ja kasvoivat. Esimerkiksi varusmiehien määrä kasvoi noin 20 prosentilla, myös ajoneuvojen määrä kasvoi noin 20 prosentilla. Henkilöstön määrää piti myös kasvattaa uusien tehtävien

myötä. Tilaongelmat nousivat myös pohdinnan aiheeksi, sillä kaluston sijoittelu ei onnistunut enää nykyisiin tiloihin. Nykyisin joitakin panssari-vaunuja joudutaan säilyttämään pihalla, johtuen rajallisista hallitiloista. (K. Stöd, esitelmä 14.10.2009.)

3.3 Panssariprikaatin harjoitusalueet

Panssariprikaati sijaitsee Parolannummella noin kahdeksan kilometriä Hämeenlinnasta pohjoiseen. Panssariprikaatin tärkeimmät lähiharjoitusalueet ovat Parolannummi, Ilveskallio ja Hätilä. Näistä Hätilä on suurin alue ja se on myös ainut lähiharjoitusalue, jossa voidaan toteuttaa taisteluumuntoa. Hätilän harjoitusalue sijaitsee noin 20 kilometrin päässä Parolannummen varuskunnasta, kun taas Ilveskallion ja Parolannummen harjoitusalueet sijaitsevat varuskunnan välittömässä läheisyydessä (Kuva 3). Ilveskallion ja Parolannummen harjoitusalueilla koulutetaan varusmiehiä taistelutilanteita varten ja suoritetaan tämän jälkeen harjoituksia. Rovajärvi, Niinisalo, Lohtaja ja Padasjoki ovat myös tärkeitä harjoitusalueita panssariprikaatille, ne sijaitsevat kuitenkin jo pidemmän matkan päässä Panssariprikaatista. (K. Stöd, esitelmä 14.10.2009.)



KUVA 3 Panssariprikaatin lähiharjoitusalueiden sijainnit. (K. Stöd, esitelmä 14.10.2009.)

3.4 Kalusto ja koulutus

Yhteensä Panssariprikaatilla on noin 50 erilaista järjestelmätyyppiä, näillä järjestelmillä tarkoitetaan esim. panssari-vaunun asejärjestelmiä, panssari-vaunun varusteita/lisäosia, simulaattoreita ja tietojärjestelmiä. Näiden lisäksi on vielä järjestelmiin liittyviä järjestelmäkонтteja ja järjestelmäajoneuvoja, sekä muun tyyppisiä ajoneuvoja noin 900 kappaletta. Nämä kaikki ovat kunnossapidon vastuulla. Vuoden 2008 elokuun lopussa pans-

sariajoneuvoja ja niihin liittyviä huoltoajoneuvoja oli yhteensä 220. Kilometrejä kertyi vuosien 2007 ja 2008 aikana noin 320 000 kilometriä eli noin 160 000 kilometriä vuodessa. Näistä kilometreistä noin neljäsosa ajettiin tieverkkoa pitkin. (K. Stöd, esitelmä 14.10.2009.)

Panssariajoneuvon opettajia koulutettiin 16 henkilöä vuonna 2008 ja näistä luvan sai 14 henkilöä. Vaunukursseja järjestettiin kyseisen vuoden aikana 48 kappaletta. Yleisin opetusryhmä oli telapanssarivaunuryhmä. Teknisen koulutuksen suoritti 52 henkilöä. Ajo-opettajia oli noin 30 - 40 henkilöä. Palkattua kunnossapitohenkilöstöä löytyi noin 30 ja varusmiesasentajia oli 50 - 60. Panssariprikaatilla on myös oma henkilöstö sitä varten, että he pystyvät ottamaan tutkintoja vastaan, sekä saavat oikeuden katsastaa panssariajoneuvoja. (K. Stöd, esitelmä 14.10.2009.)

4 TELA-AJONEUVOJEN KÄYTTÖ TIEVERKOLLA

Tela-ajoneuvon kuljettaminen tieverkolla vaatii kuljettajan osalta voimasaolevan ajoluvan kyseiselle ajoneuvolle ja kuljettajalla tulee myös olla vaadittava koulutus. Ennen ajoon lähtöä tulee kuljettajan suorittaa ajoneuvolle tarvittavat tarkastukset, säädöt ja valmistelut, jotka pitävät huolen siitä, että ajoneuvolla on turvallista ajaa. Mikäli ajoneuvoon tulee jokin vika, joko ajon tai tauon aikana, on siitä ilmoitettava välittömästi esimiehelle tai kouluttajalle, jotka lähtevät viemään asiaa eteenpäin. Panssariajoneuvon mukana on oltava johtajana tai valvojana palkattuun henkilöstöön kuuluva henkilö, jolla on koulutus ja lupa ajoneuvon kuljettamiseen. Myös viestiyhteyksien tulee olla kunnossa panssariajoneuvojen välillä. Tiellä ajettaessa on noudatettava tieliikennelakia. Liikenteenohjaus on järjestettävä tarvittaessa, eli aina silloin, kun liikutaan liikennesäännöistä poikkeavasti tai tarvitaan normaalia enemmän tilaa liikkumiseen. Muuta liikennettä on varoitettava myös silloin, kun tie on suljettu tilapäisesti. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

Teloin varustellulla ajoneuvolla ajamisesta on ilmoitettava etukäteen tienpitäjälle ja tarvittaessa hankittava lupa tiellä liikkumista varten. Lupaa ei tarvitse hakea, mikäli tela-ajoneuvo painaa korkeintaan 20 tonnia. Tieverkon huonon kunnan tai keliolosuhteiden takia on tienpitäjälle ilmoitettava, mikäli oletetaan, että telat vahingoittavat tien pintaa. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

Panssariajoneuvojen ajonopeus on rajoitettu puolustusvoimien puolesta tai ajoneuvotyypikohtaisesti. Ajonopeutta tulee kuitenkin myös noudattaa tilannekohtaisesti, sekä omien ajotaitojen mukaan. Ajoneuvon tulee olla koko ajan kuljettajan hallittavissa. Ajoneuvojen järjestelmien, esim. tornin tulee olla lukittuna niin, että se ei ulotu ajoneuvon äärioviivojen ulkopuolelle. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

4.1 Tela-ajoneuvolla ajaminen tieverkolla

Tela-ajoneuvoa kuljetetaan tiellä yleisten liikennesääntöjen mukaisesti, sekä noudatetaan vaunun johtajan antamia käskyjä. Letkassa ajettaessa edellä ajavaa ajoneuvoa ei saa ohittaa ilman ajoneuvon johtajan lupaa. Ennen kuin tieverkolle siirrytään ajamaan, on ajoneuvon kuljettajan tarkistettava, että ajoneuvon hallinta- ja merkinantolaitteet toimivat, tunnuksat ja merkkikilvet näkyvät ja ettei ajoneuvoon ole tarttunut mitään oksia tai kiviä, sekä onko henkilöt sijoitettu oikein vaunun sisällä. Materiaalien tulee myös olla kiinnitettynä oikealla tavalla. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

Siltoja ylitettäessä on vältettävä ajoneuvon kääntelyä ja ajettava mahdollisimman keskellä siltaa. Ajonopeudet on pidettävä alhaisina ja tasaisina. Tienpitäjä ilmoittaa, mikäli on käytettävä suojalevyjä, sillan saumakohtien päältä ajettaessa. Sillan ollessa painorajoitettu, on se ylitettävä keskellä siltaa ajaen ja tällöin muuta liikennettä on varoitettava, eikä siltaa saa ylittää kuin yksi ajoneuvo kerrallaan. Sillan kantavuus saattaa joskus rajoittaa yli-

tystä niin paljon, että siltaa ei voida ylittää turvallisesti, vaan se on kierrettävä jotakin muuta kautta. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

4.2 Erilaiset tienpinnat

Kestopäällysteisellä pinnalla on vältettävä äkillisiä pysäytyksiä, liikkeelle lähtöjä sekä käännöksiä. Tiemerkintöjen päällä ajamista on vältettävä, ja ajoneuvo on pyrittävä pitämään ajoradalla eli tarpeetonta ajamista ajoradan reunalla on vältettävä. Kesä aikaan tieltä saa poistua ainoastaan liittymien kohdalla. Tietä ei saa myöskään ylittää muusta kohdasta. Talvella tilanne on toinen, edellyttäen, että tien reunat ovat jäässä ja niiden suojana on lumipeite. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

Kevytpäällysteisellä tiellä on vältettävä ajamista tela-ajoneuvolla, sillä päällyste voi rikkoontua helposti. Ainoastaan tienpitäjän luvalla voidaan näillä teillä ajaa. Teiden ylitykset ovat sallittuja vain liittymien kohdalla tai sellaisissa kohdissa, joissa tien reuna-alueet ovat samalla tasolla tienpinnan kanssa. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

Sorapintaisella tiellä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta joutuen siitä, että sortumisvaara on ilmeisen suuri. Mikäli vaikuttaa siltä, että tie voisi pettää, on ajettava mahdollisimman keskellä tietä, jotta sortumisilta vältyttäisiin. Liikenteen ohjaaminen on tällöin suositeltavaa. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

Tievaurioiden syntyessä on ne korjattava heti, mutta mikäli korjausta ei pystytä suorittamaan, on siitä ilmoitettava tienpitäjälle viipymättä, ja kohta on merkittävä sekä ohjattava muu liikenne kohdan ohitse, kunnes vaurio on saatu korjattua. Suuret kivet ja muu liikennettä häiritsevä materiaali on korjattava tieltä pois välittömästi, kun ne huomataan. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

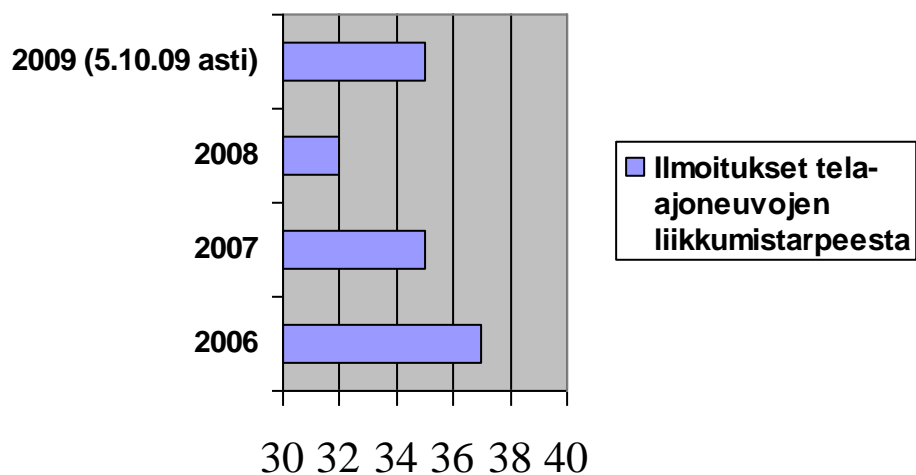
5 LUPAHAKEMUS JA ILMOITUKSET TELA-AJONEUVOILLA LIIKKUMISESTA

5.1 Lupahakemus

Panssariprikaati hakee vuoden aikana yhden ainoan luvan (Liite 3), jota se käyttää jokaiseen yli 20 tonnia painavaan tela-ajoneuvoon, erittely ajoneuvoista tapahtuu vasta silloin, kun liikkumistarpeesta ilmoitetaan. Panssariprikaati hakee luvan niille alueille, joilla se tulee liikkumaan tela-ajoneuvolla. Hakemuksen reitit voivat koostua tietyistä tieosuksista tai kokonaan jonkin tiepiirin alueella kulkevista teistä. Hakemuksessa mainitaan aikaisemmin käyty puhelinkeskustelu, kehen voi ottaa yhteyttä ongelmatilanteissa, asiakirjat joihin viitataan luvan hakemista varten ja alueet joilla halutaan liikkua. Lupahakemus on ulkoasultaan hiukan vaikeasti tulkittava, mutta tärkeimmät asiat käyvät silti ilmi. Panssariprikaati ohjaa omat lupahakemuksensa Pirkanmaan ELY-keskukseen. (K. Stöd, haastattelu 14.2.2010.)

5.2 Ilmoitukset tela-ajoneuvojen liikkumistarpeesta

Ilmoitukset ovat pysyneet viimeisten neljän vuoden aikana samoissa lukemissa. Kuluva vuosi saattaa tuoda pienen poikkeuksen asiaan, sillä ilmoituksia on kertynyt jo lokakuun alkuun mennessä 35 kappaletta, joka viittaa siihen, että vuonna 2009 saatetaan päästä jopa yli neljäkymmenen ilmoituksen. Seuraavasta kuvasta pystymme näkemään ilmoitusten (Liite 1) määrät neljän viime vuoden varrelta (Kuva 4). (Panssariprikaatin ilmoitukset liikkumistarpeesta. n.d.)



KUVA 4 Panssariprikaatin ilmoitukset liikkumistarpeesta tela-ajoneuvoille. (Panssariprikaatin ilmoitukset liikkumistarpeesta. n.d.)

Kuvasta näemme vain Panssariprikaatin ilmoitukset yli 20 tonnia painavien tela-ajoneuvojen liikkumisista. Ilmoitusten määrät eivät ole kovin suuria ja voidaan ajatella, että ilmoitus tehdään aina silloin kun kyseessä on jokin harjoitus. Ilmoituksia tutkimalla selvisi, että liikkumista tapahtuu usein lähialueille sekä lähiharjoitusalueille. Tela-ajoneuvoilla ei ole kannattavaa lähteä ajamaan pitkiä matkoja, sillä tiestö kärsii siitä yleensä melko paljon. (Panssariprikaatin ilmoitukset liikkumistarpeesta. n.d.)

Ilmoituksiin merkitään päivämäärät, jolloin siirtyminen aiotaan suorittaa ja kulkureitti, jota aiotaan käyttää, sekä ajoneuvot joilla aiotaan ajaa. Ilmoituksen ulkoasu ei ole niin selkeän näköinen kuin voisi olla, ja joku voi pitää sitä jopa vaikeasti tulkittavana. Loppujen lopuksi ilmoituksesta kuitenkin yleensä selviää mitä halutaan. Jotkut tosin täyttävät ilmoituksia toisella tavalla kuin toiset, tämä taas saattaa sekoittaa jonkin verran aluevastaavan tai tieliikennekeskuksen toimintaa. (Panssariprikaatin ilmoitukset liikkumistarpeesta. n.d.)

6 LUPAPROSESSI

Puolustusvoimien liikkeessa tela-ajoneuvolla tieverkolla tulee siihen saada tienpitäjän suostumus (Liite 2), siinä vaiheessa kun kokonaisuudessa ylittää 20 tonnia. Tela-ajoneuvon suurin sallittu kokonaisuudessa saa olla 65 tonnia. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

6.1 Lupa tien erikoiskäyttöön

Lupa tien erikoiskäyttöön vaaditaan silloin, kun liikutaan tai toimitaan tiellä, tavalla joka ei kuulu normaaliin tieliikenteeseen tai tienpitoon. Luvan tien erikoiskäyttöön myöntää joko alueellinen ELY-keskus tai muu viranomainen. Erikoistarkoituksiin maanteiden käyttöä puolletaan tai sallitaan poikkeuksellisesti. Valitsemalla ajankohta ja paikka hyvin, sekä toteuttamalla liikennejärjestelyt tarkoin, pystytään vähentämään muille tienkäyttäjille aiheutuvia haittoja ja vaaroja. Hakemus teiden erikoiskäytöstä tehdään kirjallisesti ja lähetetään kyseisen alueen ELY-keskukseen. Esimerkkinä voidaan mainita, että puolustusvoimien harjoitukset ovat hyvin usein teiden erikoiskäyttöä, varsinkin silloin, kun harjoituksessa on mukana panssariajoneuvoja. (Tiehallinto. n.d.)

6.2 Puolustusvoimien osuus lupaprosessissa

Työssä käsitellään ainoastaan Panssariprikaatin lupaprosessin toimintamallia. Lupaprosessin selvittämiseksi haastateltiin ELY:n aluevastaava Pirkko Telkkälää ja Panssariprikaatin teknikkokapteenia Kari Stödiä. Luvan hakeminen käynnistyy ensin siten, että Panssariprikaati huomaa tarpeelliseksi hakea lupaa, jotta voivat liikkua tieverkolla. Luvasta soimitaan ensin ja kysytään onko mahdollista saada lupa kyseiselle osuudelle ja kyseiselle aikavälille ja millaisilla ehdoilla. Panssariprikaatin pitää myös lähettää hakemus, jotta jää jonkinlainen dokumentti siitä, että lupaa on haettu. Hakemuksesta tulee selvitä se, että missä liikutaan, milloin liikutaan, millaisella kalustolla liikutaan, kuka toimii yhteyshenkilönä ja hänen yhteystietonsa. Hakemukset ovat usein hyvin samankaltaisia ja liikkuminen tapahtuu usein samoilla alueilla. Lupa liikkumiseen tarvitaan yleensä harjoitusalueiden välille ja lupa tulee tarpeeseen silloin, kun kyseessä on jokin harjoitus, johon tela-ajoneuvojen tulee osallistua. (P. Telkkälä, haastattelu 27.10.2009.)

6.3 ELY-keskuksen osuus lupaprosessissa

Työssä käsitellään ainoastaan Pirkanmaan ELY-keskuksen lupaprosessin toimintamallia. Puhelut ja hakemukset ohjataan Pirkanmaan ELY-keskuksen yhdyshenkilölle, joka myöntää lupia tien erikoiskäyttöön. Pirkanmaan ELY-keskuksesta otetaan yleensä yhteyttä Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri vastuualueen aluevastaavaan ja kysytään häneltä sopiiko, että tela-ajoneuvot liikkuvat tieverkolla kyseisellä aikajaksolla. ELY-keskukset pystyvät myöntämään luvan ainoastaan omalle

tieverkolleen. Tela-ajoneuvojen liikkussa yksityistiellä tulee siihen saada tienpitäjän suostumus. Tällaisia lupia tarvitaan usein silloin, kun liikutaan jossakin keskellä metsää ja sinne johtaa jonkun yksityisen henkilön omistama tie. Lupapäätökset luodaan yleensä vanhalle lupapohjalle, johon muutetaan vain päivämäärät ja päivitetään tarvittaessa uudet kulkureitit. Hyvin usein lupaehdot pysyvät samanlaisina, mutta joitain pieniä tarkennuksia niihin saatetaan tehdä luvan myöntämisen hetkellä. Luvat ovat voimassa yhden vuoden kerrallaan, ellei luvassa toisin mainita. (P. Telkkälä, haastattelu 27.10.2009.)

6.4 Yleisajo-ohje

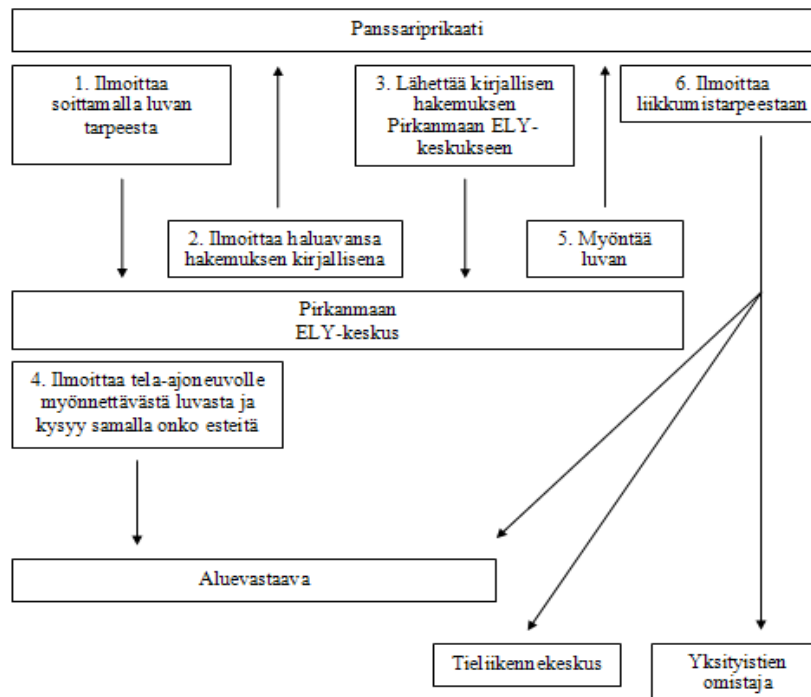
Jokaiseen lupaan laitetaan maininta, että liitteenä on Tie- ja vesirakennushallituksen asiakirja. Tämä asiakirja on vuodelta 1969, mutta on silti vielä voimassa oleva. Asiakirjaa on tosin päivitetty useaan otteeseen. Asiakirjasta käy ilmi miten tela-ajoneuvojen kanssa tulee tieverkolla toimia. (K. Stöd, haastattelu 14.2.2010.)

Lähitulevaisuudessa tämän asiakirjan tulee korvaamaan yleisajo-ohje, jota puolustusvoimat ovat yhdessä ELY-keskusten kanssa luoneet, helpottaakseen tiellä liikkumista tela-ajoneuvojen kanssa. Ohjeessa on tarkat määräykset siitä, miten tieverkolla tulee liikkua, jotta tiestöön jäisi mahdollisimman vähän jälkiä. Yleisajo-ohjetta voidaan pitää luvan lupaehtona eli niiden ehtojen tulee täyttyä, jotta tieverkolla saa liikkua. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

Yleisajo-ohjeessa kerrotaan tarkasti tela-ajoneuvon kuljettajan pätevyysvaatimuksista sekä vaadittavasta koulutuksen tasosta. Yleisajo-ohjeessa on otettu huomioon ajonopeudet, liikkumiset marssirivistössä, järjestelmien toimivuudet sekä muut oleelliset asiat, jotka voivat vaikuttaa kuljettajan toimintaan kuljettaessa tela-ajoneuvoa. (Yleisajo-ohje 11.3.2008.)

6.5 Nykyhetken tilanne

Lupaprosessin selventämiseksi luotu kaavio selventää sitä, miten prosessi todellisuudessa etenee. Nykyhetken kaavion luomisessa apuna on käytetty nykyisten toimintojen asiantuntijoita (Kuva 5).



KUVA 5 Kuvaus tämän hetkisestä lupaprosessista.

Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Panssariprikaatin välinen kommunikaatio on melko vilkasta lupaprosessin yhteydessä. Muilta osin lupaprosessi etenee, niin kuin se on kaikille edullisinta. Pirkanmaan ELY-keskuksen sisällä hakemukset ohjautuvat hyvin usein yhdelle henkilölle, joka käsittelee ja myöntää luvan. Puhelinsoiton välityksellä lupia ei haluta myöntää, sillä lupakäsittelijä haluaa, että on jokin dokumentti, mikäli asiassa ilmenee joitakin ongelmia. (P. Telkkälä, haastattelu 27.10.2009.)

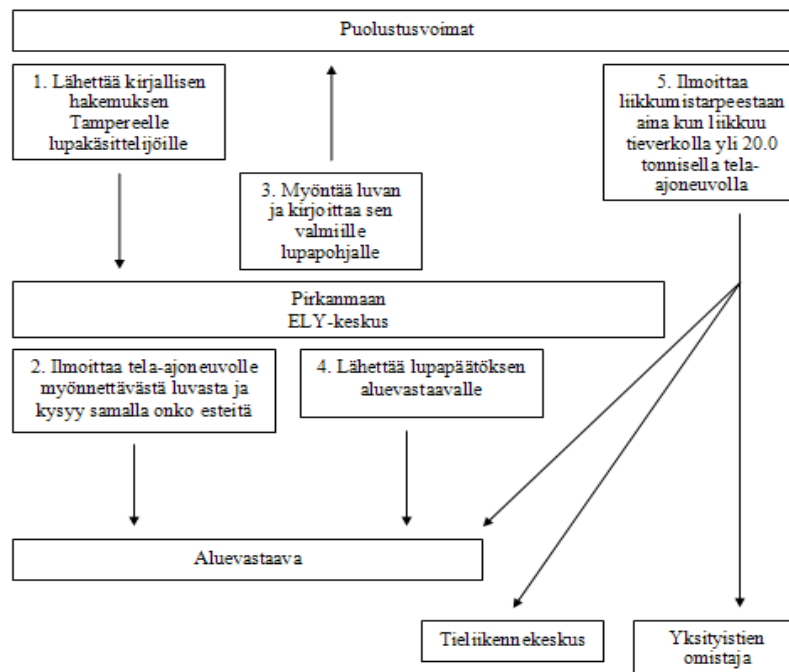
Lupa kirjoitetaan A4-kokoiselle paperille, sillä mitään valmista pohjaa ei ole olemassa. Jotkut käyttävät pohjana vanhaa lupaa, johon muutetaan päivämäärät ja mahdolliset reittimuutokset. Ilmoitus ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri vastuualueen aluevastaavalle on hyvä ajatus, sillä hän haluaa varmasti tietää, mitä tieverkolla tapahtuu ja millaiset ajoneuvot siellä liikkuvat milloinkin. Varsinkin silloin, kun kyseessä on tien erikoiskäyttö. (P. Telkkälä, haastattelu 27.10.2009.)

Vaikka hakemuksen uusiminen tapahtuu kerran vuodessa, niin aina, kun puolustusvoimat liikkuvat yli 20 tonnia painavalla tela-ajoneuvolla tieverkolla, tulee heidän ilmoittaa siitä tienpitäjälle, aluevastaavalle ja tieliikennekeskukseen. Ilmoitus on tehtävä siksi, koska saattaa olla tilanteita, että tieosuudella on menossa tietöitä tai jokin tapahtuma, joka estää tietön käytön sillä hetkellä tela-ajoneuvojen osalta. (P. Telkkälä, haastattelu 27.10.2009.)

7 LUPAPROSESSIN MUUTOSEHDOTUKSET

7.1 Mahdollinen tilanne tulevaisuudessa

Lupaprosessin mahdollista kulkua tulevaisuudessa voidaan miettiä seuraavan kaavion avulla. Kaavio pohjautuu nykyhetken tilanteeseen. Tulevaisuuden lupaprosessissa pyritään saavuttamaan parannuksia kaikkien osapuolien osalta (Kuva 6).



KUVA 6 Kuvaus mahdollisesta tulevasta lupaprosessista.

Kuvien perusteella voidaan sanoa, että suurimmat muutokset tulevat olemaan luvan myöntäjän ja hakijan välillä. Ensisijaisesti pitää lähteä liikkeelle siitä, että aina, kun tela-ajoneuvon kokonaismassa ylittää 20 tonnia, niin sille täytyy hakea lupa, jotta voidaan liikkua tieverkolla. Tulevaisuudessa puolustusvoimien kaikki tela-ajoneuvoluvat voidaan anoa yhdestä paikasta. Hakemuksia varten luodaan esimerkiksi oma sähköpostikansio, jonne viestit ohjataan joko suoraan tai jonne lupakäsittelijä ohjaisi ne. Suurimpana muutoksena olisi se, että puhelinsoitot ennen hakemuksen lähettämistä jäivät kokonaan pois. Hakemuksen ulkoasu olisi puolustusvoimilla yhdenmukainen, jotta lupakäsittelijälle ei jäisi mitään epäselvyyksiä siitä, mitä hakemus sisältää. Tämä helpottaa myös puolustusvoimia.

Pirkanmaan ELY-keskuksen puolelta suurimpana parannuksena olisi se, että luodaan lupa valmiille pohjalle. Valmis lupapohja (Liite 4) edesauttaa sitä, että luvat ovat aina yhdenmukaisia ja helppolukuisia. Lupapohjassa olisi valmiina seuraavanlaiset kentät:

- Luvansaaja
- Voimassaoloaika
- Postitusosoite
- Ajoneuvo eriteltynä mallimerkinnällä
- Ajoneuvon kokonaisuudessa
- Ajoneuvon mitat
- Lupamääräykset ja -ehdot
- Lupamaksu
- Kuljetusreitti / -reitit

Näiden kenttien täydentämisellä saadaan riittävä informaatio siitä, mitä on tapahtumassa ja milloin tapahtuu. Pirkanmaan ELY-keskuksen tehtäväksi jäisi jatkossakin se, että sen tulisi ilmoittaa ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri vastuualueen aluevastaavalle, kun tela-ajoneuvolle on myönnetty lupa liikkumista varten. Myös lupapäätöksen lähettäminen aluevastaavalle helpottaa hänen toimintaansa siltä osin, että silloin hän pystyy tarkkailemaan osuuko tieosuudelle lähitulevaisuudessa tietöitä tai muita esteitä.

Aluevastaavan ja lupakäsittelijän olisi molempien jatkossa hyvä saada tietoonsa ilmoitukset tela-ajoneuvon liikkumistarpeesta, sillä heillä voisi olla tietty vastuu siitä, kun puolustusvoimat ilmoittavat liikkumistarpeestaan tieverkolla. Puolustusvoimien tehtäväksi jäisi myös ilmoitus tieliikennekeskukselle ja yksityistienpitäjälle, tarpeen vaatiessa.

7.2 Parannuksia lupaprosessiin

Lupaprosessiin voidaan luoda jonkinlaisia parannuksia, sillä tällä hetkellä se vaikuttaa vaikeasti tulkittavalta. Aina ei välttämättä tiedetä kenelle tai mihin hakemus tulee lähettää. Käsittelyä helpottaa varmasti, mikäli olisi muutama henkilö, jotka ottaisivat suoraan tela-ajoneuvoja koskevat luvat käsittelyyn. Hakemuksen täyttämiseen voidaan luoda ohje, jonka mukaan toimitaan. Tämä johtaisi siihen, että hakemukset olisivat ulkoasultaan aina samankaltaisia. Samankaltaisen muutoksen voisi tehdä myös lupapaperiin, sillä tällä hetkellä luvat ovat olleet hyvin erinäköisiä, koska niissä on saanut käyttää vapaata pohjaa, johon on kirjattu lupaehdot ja muut tarvittavat tiedot. Lupien voimassaoloaika voidaan pidentää tietyissä tapauksissa, sillä reitit muuttuvat todella harvoin ja tästä johtuen luvan uusiminen vuosittain tuo lisätöitä sekä hakijalle että luvan myöntäjälle. Tähän täytyy tietysti listata joitakin ehtoja, jotta lupa saisi olla voimassa pidempään kuin yhden vuoden.

7.3 Muutokset puolustusvoimien osalta

Puolustusvoimat voisivat ottaa käyttöönsä valmiin hakemuspohjan, josta selviää luvan haluttu voimassaoloaika, kuljetettava esine, massat ja mitat, yhteyshenkilö ja reittitoiveet, joita halutaan hyödyntää liikkumiseen tieverkolla. Pirkanmaan ELY-keskus voisi toimia tässä tapauksessa hake-

muspohjan laatijana, sillä hakemukset voitaisiin jatkossa keskittää Pirkanmaan ELY-keskukseen. Näin ollen puolustusvoimien tehtäväksi jäisi lupahakemuksen tulostaminen tai kopioiminen ELY-keskuksen internetsivulta. Näillä tiedoilla hakemuksen käsittelijä pystyy jo paremmin myöntämään luvan, ilman, että hänen täytyy ottaa yhteyttä hakemuksen lähettäjänsä. Myös puhelinsoitot voidaan jättää pois ennen hakemuksen lähettämistä. Lähtökohtana täytyy pitää sitä ajatusta, että aina kun tela-ajoneuvon kokonaismassa ylittää 20 tonnia, vaaditaan lupa, kun liikutaan tieverkolla. Helpointa on muistaa se, että hakemus uusitaan aina, kun edellinen menee vanhaksi. Hakemuksessa olisi myös hyvä eritellä ajoneuvot, mikäli niitä on monia ja etenkin niissä tapauksissa, kun ne ovat erilaisia. Puolustusvoimat voisivat ilmoittaa liikkumistarpeestaan aina tieliikennekeskukseen sekä varsinaiselle hakemuksen käsittelijälle ja aluevastaavalle, jotta voidaan varmistua siitä, että sinä aikana mikään tietty tai muu haitta ei estä liikkumista tieverkolla.

7.4 Muutokset Pirkanmaan ELY-keskuksen osalta

Pirkanmaan ELY-keskuksen tulisi ohjeistaa puolustusvoimia toimimaan oikein niissä tilanteissa, kun tela-ajoneuvolle tarvitsee hakea lupaa liikkumiseen. Pirkanmaan ELY-keskuksen tulisi tarkistaa toimintamalli lupaprosessin suhteen ja jakaa vastuu niille henkilöille, jotka pystyvät hoitamaan tela-ajoneuvoihin liittyvät luvat. Yhtenä vaihtoehtona voidaan ajatella, että erikoiskuljetusten lupakäsittelijöistä muutama henkilö opettelisi myös lupaprosessin, joka liittyy tela-ajoneuvoihin. Tällöin hakemukset voidaan ohjata suoraan vaikkapa erikoiskuljetusten sähköpostiin, josta lupakäsittelijät voisivat hakemukset poimia. Hankaluutena tässä vaihtoehdossa on se, että erikoiskuljetusten sähköpostikansioon tulee hyvin paljon erikoiskuljetushakemuksia ja niiden joukosta voi olla vaikea poimia tela-ajoneuvoille tarkoitettuja hakemuksia. Toisena vaihtoehtona voisi olla, että tela-ajoneuvohakemuksille luodaan oma kansio, johon hakemukset ohjataan suoraan. Luvan voisi jatkossa kirjoittaa valmiille lupapohjalle, jossa esiintyisivät tietyt asiat, jotka ovat oleellisia kuljetuksen kannalta. Olisi parempi, että reitit ilmoitetaan selkeästi ja yksinkertaisesti, ja samalla ilmoitetaan milloin saa ajaa.

Yksityistiellä liikuttaessa ilmoitusvelvollisuus jäisi puolustusvoimille, sillä luvan myöntäjä ei voi tarkalleen tietää, milloin hakija haluaa liikkua yksityistiellä. Luvan voimassaoloaikaa voidaan myös hiukan pidentää, sillä hyvin usein puolustusvoimien tela-ajoneuvokalusto liikkuu lähiharjoitusalueiden välittömässä läheisyydessä. Tästä syystä tieverkkoa ei kuluteta muilla alueilla, joten voidaan keskittyä juuri näiden tealueiden kunnossapitoon. Tämä poistaisi myös sen ongelman, että puolustusvoimien tarvitsisi hakea lupaa joka vuosi tietyille reiteille.

8 TELA-AJONEUVOILLE SOVELTUVA REITISTÖ

Tällä hetkellä tela-ajoneuvolle ei ole vielä tarpeisiin soveltuvaa reitistöä suunniteltuna. Tela-ajoneuvot liikkuvat kuitenkin hyvin usein samoilla alueilla, joten sen perusteella niille voisi suunnitella reitistön, jota käytetään, kun liikutaan alueelta toiselle. Tällaista reitistöä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon monia asioita, jotka saattavat pahimmassa tapauksessa estää tieverkon käytön. Siltojen kantavuudet tulee laskea, jotta ne kestäisivät tela-ajoneuvojen kulkemisen niiden yli. Ulottumarajoituksista tulee varmistua, ennen kuin reitistön voi ottaa käyttöön.

Reitistön avulla tela-ajoneuvoille siis määrättäisiin reitti, jota pitkin ne voivat kulkea ilman, että niiden tarvitsisi jokaisella kerralla erikseen ilmoittaa liikkumisestaan, muille kuin yksityistienpitäjälle. Reitistöä voidaan päivittää aina luvan myöntämisen hetkellä, mikäli tarve vaatii. Tällaisia reitistöjä on jo olemassa kuorma-auton ja puoliperävaunun tai varsinaisen perävaunun yhdistelmille. Nämä kyseiset reitistöt eivät suoranaisesti sovellu tela-alustaiselle ajoneuvolle, sillä painojakauma on hiukan erilainen, eikä näin ollen voida varmasti sanoa kestävätkö kaikki sillat niiden ylityksen. Puolustusvoimien reitistöt tulisivat sijoittumaan enimmäkseen heidän harjoitusalueiden välille, sekä niiden välittömään läheisyyteen. Tämänhetkiset hakemukset, joita puolustusvoimat hakevat tela-ajoneuvoille, kohdistuvat hyvin usein samoihin lähtö- ja määräpaikkoihin. Näitä hakemuksia tutkimalla, pystytään selvittämään millaisia reittejä jatkossa voidaan käyttää hyväksi entistä enemmän.

Kaikille teille Pirkanmaan ELY-keskus ei pysty lupaa myöntämään, sillä reitille saattaa osua yksityisen henkilön omistama tie, jota puolustusvoimat haluavat käyttää päästäkseen määräpaikkaansa. Tällaiselle yksityistielle lupa täytyy siis kysyä yksityiseltä tienpitäjältä.

8.1 Liikkuminen harjoitusalueiden välillä

Parolannummen ja Ilveskallion harjoitusalueet ovat niin lähellä Panssari-prikaatia, että sinne liikkuminen tapahtuu ilman suurempia toimenpiteitä. Näille kahdelle alueelle liikutaan joko yksityistietä pitkin tai ylittämällä ELY-keskusten vastuulla oleva tie, ja jatkamalla sen jälkeen yksityistietä pitkin. Näille alueille liikuttaessa ei siis tarvitse olla kovin huolissaan siitä, että tieverkko kärsisi suuria vaurioita tai, että liikkumisesta tarvitsisi ilmoittaa aluevastaavalle tai tieliikennekeskukseen. Tällaiset alueet ja ylityspaikat ovat aina myös merkattu liikennemerkillä, jossa varoitetaan panssarivaunuista. Hätilän harjoitusalueelle siirtyminen suoritetaan moottorimarssilla ja sen aikana käytetään hyvin paljon ELY-keskusten vastuulla olevia teitä. Marssirivistön mukana saattaa myös liikkua tela-ajoneuvoja, jotka jättävät tiestöön omat merkkinsä, kun liikkuvat sitä pitkin. Tosin nykyisin jälkiä ei enää jää niin paljon, sillä raskaimmissa tela-ajoneuvoissa tulee olla kumilaput telojen alla, kun ajoneuvot liikkuvat tieverkolla. Liikkuminen Rovajärvelle, Niinisaloon, Lohtajalle ja Padasjoelle

tapahtuu enimmäkseen junakuljetuksilla, sillä matkat ovat jo sen verran pitkiä.

8.2 Mahdollisuudet reitistön luomiseen

Mahdollisuudet reitistön luomiseen ovat hyvät, sillä kyseisillä reiteillä on kuljettu jo aikaisemminkin. Tästä syystä ei tarvitse muuta kuin tutkia reiteillä mahdollisesti sijaitsevat rajoitukset, joita ei ehkä ole aikaisemmin huomioitu. Malliesimerkkejä voidaan ottaa jo käytössä olevista reitistöistä, jotka antavat hyvän pohjan tela-ajoneuvoille soveltuvaa reitistöä varten.

Yhteistyössä puolustusvoimien kanssa Pirkanmaan ELY-keskus pystyy saamaan parhaan mahdollisen tiedon siitä, mistä tela-ajoneuvoilla kannattaa ajaa, jotta vaikutukset tiestöön ja muihin tienkäyttäjiin jäisivät mahdollisimman pieniksi. Huomion arvoisia asioita ovat keliolosuhteet, tiemerkinnät, muut tienkäyttäjät, muu liikenne, jne. Suunniteltaessa reitistöä tela-ajoneuvoille, pitää ottaa huomioon ajoneuvojen rakenne, sillä se vaikuttaa tiestöön suurella tavalla.

9 TELA-AJONEUVOJEN VAIKUTUKSET TIESTÖÖN

Etenkin kuumalla kesäilmalla tela-ajoneuvot jättävät omat jälkensä tietöön, sillä silloin tienpinnat ovat hyvin pehmeitä ja näin ollen niihin jää helposti jälkiä, kun raskaat tela-ajoneuvot ajavat niitä pitkin (Kuva 7). Tiemerkinnot jäävät myös hyvin usein telojen alle ja juuri sen takia on olemassa tarkat ohjeet, siitä kuinka tela-alustaisella ajoneuvolla ajetaan tieverkolla.



KUVA 7 *Tela-ajoneuvon jättämiä jälkiä tienpintaan. (Puolustusvoimat. n.d.)*

Nykyään painavimpien tela-ajoneuvojen teloissa käytetään kumilappuja, jotka ehkäisevät vaurioiden syntymistä tieverkolle. Kumilappuja on yhteensä noin 150 telaa kohden ja niiden vaihtoväli on noin vuosi. Kumilappu (Kuva 8) kiilataan teloissa olevien urien väliin ja ne tulevat muutamia senttejä telojen pinnan ulkopuolelle, näin ollen metalliset telat eivät vaurioita tienpintaa. Tämän johdosta tela-ajoneuvoilla voidaan ajaa myös paikoissa, joissa ennen ei ole pystytty ajamaan, koska jäljet ovat olleet liian näkyviä.



KUVA 8 Kuvassa vasemmalla kumilappu ja oikealla talvitassu, jolla ei saa ajaa tieverkolla. (Puolustusvoimat. n.d.)

Tällä hetkellä Leopard 2 A4 panssarivaunussa (Kuva 9) käytetään kumilappuja estämään tiestöön kohdistuvat vauriot, myös CV9030 rynnäköpanssarivaunussa (Kuva 10) käytetään kumilappuja.



KUVA 9 Leopard 2 A4 panssarivaunu jossa käytetään kumilappuja. (Puolustusvoimat. n.d.)



KUVA 10 CV9030 rynnäköpanssarivaunu jossa on asennettuna kumilaput. (Puolustusvoimat. n.d.)

Tien pinta vaikuttaa paljon siihen, milloin tela-ajoneuvolla on turvallista ja ennen kaikkea järkevää ajaa. Tela-ajoneuvot tulisivat uusissa reitistöluvis-
sa liikkumaan sekä asfalttipinnoitteella että sorapinnoitteella. Tämä johtaa
siihen, että tienpitäjän tulee tarkoin miettiä milloin on soveltuvaa ajaa tela-
ajoneuvolla. Varsinkin sorapintaisella tiellä on keväisin otettava huomioon
kelirikon vaikutukset, sillä tien reunat ja pinta saattavat olla hyvin heikos-
sa kunnossa. Reitistön suunnitteluvaiheessa täytyy ottaa huomioon myös
se, että tienpinta ei välttämättä kestä sitä, että tela-ajoneuvot jatkuvasti
kuormittavat sitä. Tämän takia olisi järkevää laittaa jonkinlaisia rajoituksia
reitistöön heikompien teiden osalta. On toki selvää, että sorapintaisella
tiellä ei ole mitään tiemerkintöjä, jotka kuluisivat pois, kun niiden päältä
ajetaan. Tämä ongelma esiintyy ainoastaan asfalttiteillä.

Tiestö voi olla kartalta katsottuna hyvinkin sopiva tela-ajoneuvojen käyt-
töä ajatellen, mutta tutustuminen reittiin paikanpäällä voi tuoda suuria yl-
lätyksiä eteen. Sorapintaisella tiellä tienkunto voi olla paikoitellen niin
huonossa kunnossa, että se ei sovellu missään nimessä tela-ajoneuvojen
käyttöön, ennen kuin sitä on paranneltu. Asfalttipintaisella tiellä tiemer-
kintöjä ei pystytä näkemään kartasta, vaan ne tulevat esille vasta siinä vai-
heessa, kun reittiin tutustutaan paikanpäällä. Tiemerkintöjen kuluminen
saattaa olla hyvin suurta, kun tela-ajoneuvolla ajetaan merkinnän yli. Täl-
löin onkin järkevää miettiä olisiko jokin toinen reitti olemassa, jota voitai-
siin käyttää vaihtoehtona. Toinen mahdollisuus on miettiä ajolinjat jo val-
miiksi etukäteen niin, että merkintöjen päältä ei missään tapauksessa ajeta,
varsinkaan niin, että tiemerkintä alkaisi kulua pois.

Tulevaisuudessa kumilaput tulevat lieventämään jälkiä, joita raskaat tela-
ajoneuvot ovat tienpintaan ennen jättäneet. Tosin kumilappuja tullaan
käyttämään vain raskaissa tela-ajoneuvoissa, sillä kevyissä tela-
ajoneuvoissa tienpintaan jäävät jäljet eivät ole olleet suuri ongelma. Var-
sinkin Panssariprikaatin osalta samoja reittejä käytetään monta kertaa

vuoden aikana ja tulevaisuudessa varmasti vielä useammin. Näiden reittien osalta tien kunnan tulee siis olla hyvässä kunnossa. Kumilappujen ansiosta voitaisiin ajatella, että raskaat tela-ajoneuvot saisivat jatkossa käyttää yhä laajemmin tieverkkoa. Edelleen jatkossa tulisi ottaa yhteys yksityistienpitäjään, kun liikutaan yksityistiellä. Lupien voimassaoloaika voidaan pidentää, sillä tiestön kunto paranee koko ajan ja samalla myös tela-ajoneuvojen ajo-ominaisuuksia parannetaan. Ajonopeuksien tulee jatkossa olla riittävän alhaiset, jotta vältetään äkkijarrutuksilta. Myös telojen tulee olla puhtaat ja kumilappujen ehjät, jotta metallitela ei pääse vahingoittamaan tietä. Tarkat ohjeet tulevat myös tulevaisuudessa pitämään huolen siitä, että tiellä liikuttaessa noudatetaan määräyksiä, jotka on luotu sitä varten, että tieverkko pysyy pitkään hyvässä kunnossa.

Jotkut tela-ajoneuvot kuluttavat tienpintaa enemmän kuin toiset. Tämä johtuu enimmäkseen tela-ajoneuvon massasta ja siitä käytetäänkö telojen alla kumilappuja vai ei. Mikäli kumilappuja käytetään, niin silloin telat eivät kuluta tienpintaa niin paljon, sillä telat eivät kosketa lainkaan tienpintaa. Kumilaput estävät myös sen, että tiemerkinnot eivät kulu läheskään niin paljon.

Tela-ajoneuvot eivät kaikki ole täysin samanlaisia, vaan niissä on eroja, jotka vaikuttavat niiden käyttäytymiseen tiellä. Leveyden takia liikkuminen tiellä on melkoinen haaste, sillä silloin täytyy ottaa huomioon merkinnot tienpinnassa, sekä muut laitteet joilla liikennettä ohjataan. Tela-ajoneuvojen kokoerot vaikuttavat myös siihen miten ne huomioidaan tiellä. Tela-ajoneuvot liikkuvat usein myös isoina ryhminä, jolloin ne varmas-ti huomataan.

10 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Työtä lähdettiin tekemään, koska tela-ajoneuvoihin liittyvää lupaprosessia, tiestön käyttöä ja reitistön soveltuvuutta haluttiin selvittää. Aihe oli sopiva laajuudeltaan insinööriyötä tekeväälle opiskelijalle. Yhteistyö Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Panssariprikaatin kanssa sujui ilman ongelmia ja tarvittavat tiedot saatiin kerättyä, jotta selvitys pystyttiin viemään loppuun saakka. Työn alussa selvitettiin taustoja Pirkanmaan ELY-keskuksesta ja Panssariprikaatista ja sovittiin, kenen kanssa ollaan yhteistyössä. Molemmat osapuolet olivat alusta asti hyvin mukana tutkimuksen tekemisessä.

Ensimmäisenä työssä käsiteltiin tiestön käyttöä tela-ajoneuvojen osalta. Tutkittiin vanhoja tela-ajoneuvolupia, joista selvisi minkälaisia reittejä tela-ajoneuvot käyttävät. Tela-ajoneuvot liikkuvat enimmäkseen omien harjoitusalueidensa lähistöllä ja näin ollen aiheuttavat melko vähän haittaa tiestölle, sillä reitit kulkevat suurilta osin samoja teitä pitkin. Liikkuessaan pidempiä matkoja ja suuremmalla alueella, vaikutukset tiestöön kasvavat jonkin verran. Tiemerkinnot saattavat kuluu, kun niiden yli ajetaan raskaalla kalustolla, jossa on metallitelat. Tiukkojen käännösten kohdalla metallitela jättää ikävät jäljet tienpintaan. Tämän seurauksena muut tiellä liikkujat saavat varoa tiestöön jääneitä jälkiä. Nykyisin raskaissa tela-ajoneuvoissa käytetään kumilappuja telojen alla, jotka ehkäisevät sen, että metallitelat koskettaisivat tienpintaa.

Toisena käsiteltiin lupaprosessia, joka liittyy tela-ajoneuvoihin. Metallitehoiloin varustetut tela-ajoneuvot tarvitsevat luvan tiellä liikkumiseen sen jälkeen, kun niiden kokonaismassa ylittää 20 tonnia. Työssä käsiteltiin ainoastaan Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Panssariprikaatin välistä lupaprosessia. Lupaprosessi vaikuttaa tällä hetkellä vaikeasti tulkittavalta, sillä Panssariprikaatissa ei välttämättä tiedetä kehen tulee ottaa yhteys, kun lupaa lähdetään anomaan. Ehkä juuri sen seurauksena lupaprosessi myös kestää melko pitkään. Tuttujen yhteys henkilöiden puuttuessa myös hakemukset ja luvat saattavat olla ulkomuodoltaan ja sisällöltään melko erilaisia. Lupaprosessin aikana asioita myös pyöritellään usean eri ihmisen taholla ehkä hiukan liikaakin. Aluevastaavan ja Panssariprikaatin välillä yhteistyö näyttää toimivan ilman suurempia ongelmia. Tässä yhteistyössä onkin tosin kyse vain siitä, että Panssariprikaati ilmoittaa aluevastaavalle aina, kun on liikkumassa ELY-keskusten tieverkolla.

Kolmantena käsiteltiin reitistön soveltuvuutta tela-ajoneuvoille. Tälläkin hetkellä lupaan kirjoitetaan jokin tietty alue tai tienpätkä, jossa tela-ajoneuvot saavat liikkua. Eteen saattaa kuitenkin tulla joitakin heikkoja siltoja tai korkeusrajoituksia, joista ei pääse alitse. Alueet ovat myös melko rajattomasti esitettyjä ja tämä saattaa aiheuttaa sekaannusta, joissakin tilanteissa. Myös tieosat on kirjoitettu lupaan vain numeroin, eikä niitä ole välttämättä rajattu päättymään vasta silloin, kun tiekin päättyy. Reitistön avulla voidaan parantaa reittien esitysmuotoa luvassa. Reitit voidaan edelleen kirjoittaa tietyille alueelle tai tieosille, mutta reitit olisi tutkittu kaikkien rajoitusten puolesta. Mikäli rajoituksia olisi, niin ne kirjataan reitisti-

töön ylös. Reitistö voisi siis olla tässä tapauksessa oma liitteensä. Reittejä olisi näin ollen helpompi seurata ja tutkia jo etukäteen mitä kautta kohteeseen pääsee parhaiten. Reitistöjen ansiosta luvat voisivat myös olla pidemmän aikaa voimassa, sillä tieverkosta pidetään hyvää huolta koko ajan, kun tiedetään mihin teihin pitää panostaa. Samalla muut tiellä liikkujat oppivat mistä tela-ajoneuvot suurimmaksi osaksi kulkevat.

Tutkimuksen aikana käytyjen keskusteluiden aikana on tullut ilmi, että Panssariprikaati ja Pirkanmaan ELY-keskus haluavat saada tutkimustuloksista ja työn lomassa syntyneistä mietteistä ja ehdotuksista uusia muutoksia tela-ajoneuvojen lupaprosessiin. Mahdollisuudet reitistön luomiseen tela-ajoneuvoille on ollut myös kiinnostuksen kohteena.

Molemmat osapuolet ovat olleet kiinnostuneita työn edistymisestä ja ovat omalta osaltaan auttaneet saamaan työn mallikkaasti päätökseen. Työhön liittyvää materiaalia on ollut riittävästi saatavilla, mutta erityisesti haastatteluista on saanut todella paljon tietoa.

Työn apuna käyttö jatkotutkimuksia varten, on varmasti tarpeellista. Palautteen perusteella jatkotutkimuksia tullaan varmasti vielä tekemään, varsinkin lupaprosessin ja reitistön suhteen. Tela-ajoneuvojen kuljettamista tieverkolla voidaan vielä parantaa tela-ajoneuvon asennettavien lisävarusteiden ansiosta ja perehtymällä reitteihin entistä paremmin etukäteen.

LÄHTEET

- ELY-keskus. n.d. Viitattu 16.2.2010. <http://www.ely-keskus.fi>
- ELY-keskus, intranet. n.d. Viitattu 19.2.2010.
<http://elyintra.alh.fi/pirkanmaa>
- Panssariprikaati. n.d. Viitattu 8.11.2009. <http://www.panssariprikaati.fi>
- Panssariprikaatin ilmoitukset liikkumistarpeesta. n.d. Ilmoituslomake. Viitattu 17.1.2010.
- Puolustusvoimat. n.d. Viitattu 8.11.2009. <http://www.mil.fi>
- Stöd, K. Panssariprikaati – Yhteistyö PSPR ja TIEH. 9.10.2009. Esitelmä. 14.10.2009.
- Stöd, K. Teknikkokapteeni. Panssariprikaati. Haastattelu 14.2.2010.
- Telkkälä, P. Aluevastaava. Lapin ELY-keskus. Haastattelu 27.10.2009.
- Tielaitoksen virstanpylväät. n.d. Tiehallinto. Viitattu 2.3.2010.
<http://alk.tiehallinto.fi/tiehist/tiel200.htm>
- Tiehallinto. n.d. Viitattu 3.10.2009. <http://www.tiehallinto.fi>
- Yleisajo-ohje. 11.3.2008. ELY-keskusten ja puolustusvoimien luoma ohje panssariajoneuvoille tieverkolla liikkumista varten. Viitattu 24.10.2009.

ILMOITUS LIKKUMISTARPEESTA

PANSSARIPRIKAATI
Kunnossapito-sektori
Parolannummi

ILMOITUS
09.06.2009

Panssarivaunujen liikkuminen yleisillä teillä.

JOUKKO/JOHT.	MARSSIREITTI	MENO (PVM/KLO)	PALUU (PVM/KLO)	RS PSV	KV PSV	AJON	HUOMI
PSVK	Parolannummi - VT3 - VT10 - Taka-Hätkäntie - Hätilä	13.7.2009 Klo 08.30 - 10.00	16.7.2009 Klo 14.00- 15.30	4		3	

LISÄTIETOJA ANTAA KUNNOSSAPITOSEKTORI PANSSARIPRIKAATIN ESIKUNTA PUH. 03/18145088
Lähetä h-os postinkäsittelijöille.

LUPAPÄÄTÖS TELA-AJONEUVOLLE

Panssariprikaati
Huolto-osasto
PL 5
13701 PAROLANNUMMI

LUPA
558/2004/04
16.4.2004

1 (2)

Lupa-anomuksenne 8.3.2004

TELA-AJONEUVOJEN LIIKKUMINEN YLEISILLÄ TEILLÄ

Hämeen tiepiiri oikeuttaa Panssariprikaatin kuljettamaan 01.05.2004 – 30.04.2005 välisenä aikana yli 20 tonnia painavia tela-ajoneuvoja Hämeen tiepiirin hallinnoimilla yleisillä teillä. Kulku moottoriteillä kielletään, poikkeuksena valtatie 3 välillä Parola – Hattelmalan risteys ja takaisin.

Lisäksi sallitaan kulku Hattulan kunnan Teollisuustie- nimisellä kaavatiellä seuraavin ehdoin:

- Tela-ajoneuvoja yleisillä teillä kuljetettaessa on noudatettava kirjeen nro TR-2190/Ta II/444/71/69. Lisäksi noudatetaan Panssariprikaatin ohjetta R4572/21.1/D/II.
- Tiemerkintöjen päällä ajaminen on kielletty.
- Harjoitusajot on pyrittävä suorittamaan sellaisina ajankohtina, jolloin yleiselle liikenteelle aiheutunut häiriö on mahdollisimman vähäinen. Pitempiaikaisia harjoitusajoja suoritettaessa on niistä ilmoitettava tiemestari sekä Liikennekeskukseen viimeistään kolme päivää ennen harjoituksen alkua.
- Tiestön puhtaanapito on suoritettava välittömästi harjoitusajon jälkeen. Etenkin liikenneturvallisuutta vaarantavat haitat, kuten savi, kivet, lumi ja jääkimpaleet, on poistettava välittömästi. Moottoritieosuuden puhtaanapidosta on sovittava alueen hoitourakoitsijan kanssa.
- Kaikki teille syntyvät vauriot on pyrittävä korjaamaan omin voimin ja niistä on välittömästi ilmoitettava ao. tiemestarille.

Mikäli olosuhteet tämän luvan voimassaoloaikana muuttuvat, tiepiiri tulee tarkistamaan lupaehdoja tarpeen vaatimalla tavalla.

Liikenteen palvelupäällikkö

Rakennusmestari

Hämeen tiepiiri
Åkerlundinkatu 5 B
PL 376
33101 TAMPERE

Puhelin
0204 22 11

Telefaksi
0204 22 4002

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

www.tiehallinto.fi

LUPA
558/2004/04
16.4.2004

2 (2)

LIITTEET Lupalasku 67 €

TIEDOKSI

Liikennekeskus
Tieliikelaitos, Hämeenlinnan palveluyksikkö
Ark.

Lupamaksun peruste: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Tiehallinnon maksuista
(953/2001).

LUPAHAKEMUS YLI 20 TONNIA PAINAVILLE TELA-AJONEUVOILLE



PANSSARIPRIKAATI
Eskunta
PAROLANNUMMI

ANOMUS
MF15761
6.5.2009

1 (3)

Tiehallinto
Hämeen tiepiiri

PL 376
33101 TAMPERE
SUOMI

1. Puhelinkeskustelu 28.4.2009.
2. Tie- ja vesirakennushallituksen asiakirja Tr-2190/Ta II 444/71/69/23.7.1969

**PANSSARIPRIKAATIN HALLINNASSA OLEVIENTELA-AJONEUVOJEN LIIKKUMINEN
YLEISILLÄ TEILLÄ**

Panssariprikaati anoo lupaa ajaa yli kaksikymmentä tonnia (20t) painavilla telajaoneuvoilla (panssarivaunuilla) ajalla 16.05.2009–16.05.2010 seuraavilla yleisten teiden tieosuuksilla:

Hämeen tiepiirin alueella olevalla tiestöllä.

Hattulan kunnan alueella seuraavilla kaavateillä.

- Teollisuustie. Säännönmukainen käyttö junakuljetuksia varten

Turun tiepiirin alueella seuraavilla tieosuuksilla.

- Valtatie 23 Pori - Joensuu 23/108/0000 - 23/111/5924
- Kantatie 44 Aetsä - Kauhajoki 44/13/0000 - 44/17/4916
- Seututie 261 Kankaanpää - Ikaalinen 261/01/0000 -261/05/2014
- Yhdystie 2700 Pyntäinen - Kartti 2700/04/0 - 2700/07/3520
- Paikallistie 13219 Santasten pt, 13219/01/0000 - 13219703/5160
- Paikallistie 13293 Katkon pt, 13293/01/0000 - 13293/01/830
- Seututie 273 kankaanpää - Jalasjärvi 273/01/0 - 273/07/0
- Paikallistie 13219/1/0 - 13219/3/5160
- Paikallistie 13229/1/0 - 13229/1/7325
- Paikallistie 13235/1/0 - 13235/2/4115
- Paikallistie 13305/1/0 - 13305/1/8140
- Seututie 2/4/4/0 - 2/4/1/3190

PANSSARIPRIKAATI

2 (3)

MF15761

Judenmaan tiepiirin alueella seuraavilla tieosuuksilla.

- Seututie 145 Järvenpääntie - Pokkitie 145/2/4000 - 145/3/1000
- Seututie 148 Varuskunta - seututie 140 148/1/1 - 148/3/1000
- Seututie 140 Keravan liittymästä 1 km Helsingin suuntaan 140/6/0 - 140/7/0
- Yhdystie 1403 Nukari - Ridasjärvi 1403/1/0 - 1403/3/5129
- Kantatie 45 Tuusula - Ridasjärvi 45/5/0 - 45/10/4641

Keski-Suomen tiepiirin alueella seuraavilla tieosuuksilla

Varsta harjoitukseen ajalle 1.11.2009 - 30.11.2009

- Valtatie 23 Pori-Joensuu 212 - 220
- Kantatie 58 Keuruu - Mutia
- Seututie 348 Vilppula - Keuruu
- Seututie 621 Keuruu - Liesjärvi
- Yhdystie 3481 Mustajärvi - Haapamäki
- Yhdystie 3482 Kolho - Haapamäki
- Yhdystie 6211 Korpikangas - Löytty
- Yhdystie 6212 Pihlajavesi - Liesjärvi
- Yhdystie 6215 Ylittienjärvi - Ahtäri
- Yhdystie 6216 Lammasaho - Uskali
- Yhdystie 6007 Petäisjärvi - Ahtaansalmi
- Yhdystie 16501 Sammalisto
- Yhdystie 16504 Kotala - Ahtaansalmi
- Yhdystie 14359 Piiliperä
- Yhdystie 16506 Vaikelahti

Asiaa hoitaa Panssariprikaatissa teknikkokapteeni

Prikaatin komentaja
EverstiHuoltopäällikkö
Everstiluutnantti

LIITTEET



MAHDOLLINEN TELA-AJONEUVON KULJETUSLUPA JATKOSSA



Pirkanmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus

Tela-ajoneuvon kuljetuslupa

Voimassaoloaika	20.2.2010 – 20.2.2011
Luvansaaja	Puolustusvoimat / Panssariprikaati
Postitusosoite	Parolannummentie 219 PL 5 13701 PAROLANNUMMI
Ajoneuvot mallimerkinnällä eriteltynä	taistelupanssarivaunu Leopard 2 A4 tai rynnäköpanssarivaunu CV9030
Kokonaismassa ja mitat (suurimman mukaan)	leveys: 3,70 m pituus: 7,70 m korkeus: 2,99 m massa: 55.15 tonnia
Lupamääräykset ja - ehdot	Yleisajo-ohje Lupa liitteineen on pidettävä kuljetuksen mukana
Lisätietoja	Uloottumarajoituksista on varmistuttava ennen kuljetusta Yksityistielle on hankittava lupa erikseen tienpitäjältä
Lupamaksu	84,00 eur
Kuljetusreitti / -reitit	Liitteenä Hämeen reitistö Reitit ovat voimassa meno- ja paluusuuntaan

Lupakäsittelijä