



Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja

ILKKA SALANNE | ERKKI JAAKKOLA | KATI KIISKILÄ | TEUVO LESKINEN | IIDA-MARIA SEPPÄ |
MARKO TIKKANEN | JANNE TUOMINEN



Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia
yhteistoimintamalleja

Ilkka Salanne
Erkki Jaakkola
Kati Kiiskilä
Teuvo Leskinen
Iida-Maria Seppä
Marko Tikkanen
Janne Tuominen

RAPORTTEJA 131 | 2015

Raskaan liikenteen taukopaikat

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia
yhteistoimintamalleja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Marko Tikkanen

Kansikuva: Janne Tuominen

Kartat: © Karttakeskus L4356

ISBN 978-952-314-388-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-388-3

www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe

Selvityksen tavoitteena oli tuottaa kokonaiskuva raskaan liikenteen taukopaikkojen nykytilanteesta, kehittämistarpeista, kysynnästä ja tarjonnasta Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sekä kartoittaa esimerkkejä tauko- ja levähdysalueiden toimintamalleista Suomessa ja muualla. Tavoitteena oli tuottaa tietoa kehittämissuuntaamiselle ja eri sidosryhmien välisen yhteistoiminnan kehittämiseksi. Selvitys toteutettiin kesäkuun ja joulukuun 2015 välisenä aikana.

Selvitys tehtiin Uudenmaan ELY-keskuksen toimeksiannosta. Samassa yhteydessä toteutettiin Liikenneviraston tilaamana vertaileva selvitys eri maiden taukopaikkojen toimintamalleista, jonka tulokset on näin kuvattu tässä raportissa.

Selvitystä ohjasi työryhmä, johon kuuluivat

Mirja Hyvärinta	Uudenmaan ELY-keskus
Jarmo Joutsensaari	Liikennevirasto
Johanna Järvinen (puheenjohtaja)	Uudenmaan ELY-keskus
Jaakko Knuutila	Liikennevirasto
Janne Kojo	Uudenmaan ELY-keskus
Pasi Kouhia	Uudenmaan liitto
Hannu Palmen	Uudenmaan ELY-keskus
Sini Puntanen	Helsingin Seudun Liikenne
Pekka Rätty	Helsingin Seudun Liikenne
Maarit Saari	Uudenmaan ELY-keskus ja
Minna Weurlander	Uudenmaan ELY-keskus.

Selvityksen toteutti Siton projektiryhmä, johon kuuluivat Erkki Jaakkola, Kati Kiiskilä, Teuvo Leskinen, Ilkka Salanne (projektipäällikkö), Iida-Maria Seppä, Marko Tikkanen ja Janne Tuominen.

Selvityksen aikana järjestettiin kaksi sidosryhmätilaisuutta, joihin molempiin osallistui laaja joukko asiantuntijoita yksityiseltä ja julkiselta sektorilta (liikenneasemia, kuljetusyhtiöitä, alan järjestöjä, kuntia, viranomaisia). Ensimmäinen 7.10.2015 järjestetty tilaisuus käsitteli taukopaikkojen kehittämistarpeita ja toinen 25.11.2015 järjestetty tilaisuus potentiaalisia yhteistoimintamalleja ja digitaalisia palveluja taukopaikkojen kehittämisessä ja toiminnassa.

Helsingissä joulukuussa 2015

Johanna Järvinen

Sisältö

Johdanto	2
Tavoitteet ja sisältö.....	2
Toteuttaminen	2
Tausta ja toimintaympäristö	3
Taukopaikkojen käyttöasteet ja ominaisuudet	6
Käyttäjälaskennat ja ominaisuustietojen inventointi	6
Käyttöasteet.....	8
Muutokset vuodesta 2010	11
Taukopaikkojen kysyntä ja tarjonta	13
Raskaan liikenteen määrä	13
Kysynnän muodostuminen	15
Runkokuljetusten kysyntä taukopaikoille.....	15
Kysynnän kehittyminen tulevaisuudessa	19
Taukopaikkojen kehittäminen	21
Kehittämisen vaihtoehtoja	21
Nykyisten taukopaikkojen kehittämismahdollisuudet	25
Uudet taukopaikka-alueet.....	38
Taukopaikat Suomessa ja ulkomailla	41
Kansainvälisiä selvityksiä	41
Yhteisiä tekijöitä hyvälle taukopaikoille.....	41
Eurooppalaisia kehityshankkeita.....	42
Kansalliset taukopaikkaverkostot	45
Esimerkkejä eurooppalaisista taukopaikoista.....	48
Sähköisten palveluiden kehittäminen	53
Yhteenveto ja taukopaikkojen priorisointi.....	55
Toimenpidesuosituksia.....	60
Lähteet.....	63
Liitteet.....	64
Liite 1. Inventoidut taukopaikat.	64
Liite 2. Nykyisten taukopaikkojen priorisointiperusteet.....	65
Liite 3. Nykyisten taukopaikkojen priorisointi.	67

Johdanto

Tavoitteet ja sisältö

Selvityksen tavoitteena oli tuottaa kokonaiskuva raskaan liikenteen taukopaikkojen nykytilanteesta, kehittämistarpeista, kysynnästä ja tarjonnasta Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sekä kartoittaa esimerkkejä tauko- ja levähdysalueiden toimintamalleista Suomessa ja muualla. Tavoitteena oli tuottaa tietoa kehittämis-toimenpiteiden suuntaamiselle ja eri sidosryhmien välisen yhteistoiminnan kehittämiseksi.

Työssä selvitettiin

- nykyisten Uudenmaan ELY-keskuksen alueen päätieverkon raskaan liikenteen taukopaikkojen (valtion ja yksityisten tauko- ja levähdysalueet) käyttöasteet, ominaisuudet ja kapasiteetti sekä taukopaikkoja käyttävien ajoneuvojen tyypit ja kansallisuudet
- taukopaikkojen kysyntää ja sen kehittymistä tähän hetkeen asti ja tulevaisuudessa
- nykyisten taukopaikkojen kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia
- uusien alueiden tarvetta ja niihin liittyviä suunnitelmia
- taukopaikkoihin liittyviä esimerkkejä Suomesta ja ulkomailta.

Tässä selvityksessä raskaan liikenteen "taukopaikalla" tarkoitetaan valtion pysäköinti- ja levähdysalueita, joista osa on ns. kylmiä pysäköimisalueita ja osalla on yksityinen palvelujen tarjoaja, sekä yksityisiä liikenneasemia (=yleisnimitys näille).

Toteuttaminen

Hankkeessa toteutettiin taukopaikkojen raskaan liikenteen käyttäjälaskenta ja kapasiteetin inventointi elokuussa 2015. Laskenta suoritettiin sekä päivällä että yöllä. Inventoiduista valtion taukopaikoista on tehty myös levähdysaluekortit, joissa on esitetty taukopaikkojen ominaisuustietoja. Taukopaikkojen kysyntää arvioitiin lisäksi selvittämällä suurimmista kaupungeista etelän suuntaan lähtevien kuljetusten ajo- ja lepoaikojen perusteella määritellyt (4½ h ja 9 h) taukovyöhykkeet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Taukopaikkojen kysynnän kehittymistä arvioitiin vertailemalla käyttäjälaskennan tuloksia aiemmin tehdyn käyttäjälaskennan tuloksiin. Kysynnän kehittymistä tulevaisuudessa arvioitiin Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan kehityskuvavaihtoehtoa varten tehdyn liikenne-ennusteen perusteella. Kysynnän ja kehittämismahdollisuuksien (tauko- ja levähdysalueiden ominaisuudet) perusteella valittiin ne taukopaikat, joilla on eniten kehittämistarvetta ja -mahdollisuuksia. Nämä kehittämiskohteet priorisoitiin taukopaikkojen kysynnän, kapasiteetin, palvelutason ja kehittämismahdollisuuksien perusteella luvussa Yhteenveto ja taukopaikkojen priorisointi. Priorisoinnin tavoitteena oli nostaa esiin ne taukopaikat, joihin kohdistetuilla kehittämistoimenpiteillä olisi suurin myönteinen vaikutus nykyiseen tilanteeseen. Uusien taukopaikkojen likimääräinen tarve laskettiin taukopaikkojen kapasiteetin ja yön keskimääräisen käyttöasteen perusteella niille taukopaikolle, joilla on palveluita myös yöllä. Uusien alueiden tarvetta ja toteuttamismahdollisuuksia arvioitiin olemassa olevien suunnitelmien ja kysynnän perusteella. Hankkeessa käytetyt menetelmät on kuvattu tarkemmin ao. lukujen yhteydessä.

Selvityksen aikana järjestettyjen kahden työpajan tulokset on huomioitu tässä selvityksessä. Ensimmäinen käsitteli taukopaikkojen kehittämistarpeita ja toinen potentiaalisia yhteistoimintamalleja ja digitaalisia palveluja taukopaikkojen kehittämisessä.

Tausta ja toimintaympäristö

Hankkeessa hyödynnettiin aiempien selvitysten tietoja. Aikaisempia aiheeseen liittyviä julkaisuja ovat muun muassa

- Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36 / 2015)
- Uudenmaan logistiikkaselvitys (Uudenmaan liiton julkaisuja 2014)
- Pysäköinti- ja levähdysalueiden pienet kehittämistoimenpiteet Uudenmaan ELYn alueella. (Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisuja 78/2012)
- Levähdysaluekortit, Uudenmaan ELY-keskus (2012)
- Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueet Uudenmaan ELY:n alueella. Käyttäjälaskennat 2010 (Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisuja 2/2011)
- Pysäköimis- ja levähdysalueet. Suunnitteluohje (Tiehallinto 1997).

Seuraavana on kuvattu niitä taustatekijöitä, jotka vaikuttavat taukopaikkojen käyttöön ja suunnitteluun. Raskaan liikenteen kuljettajan pakolliset tauot määrää ajo- ja lepoaika-asetus.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen pääkohdat ovat

- vuorokautinen ajoaika enintään 9 tuntia, sitä voidaan viikon aikana kahdesti pidentää 10 tuntiin
- viikoittainen ajoaika enintään 56 tuntia
- kahden viikon ajoaika enintään 90 tuntia
- vuorokausilepo vähintään 11 tuntia
- viikkolepo vähintään 45 tuntia
- 4½ tunnin ajon jälkeen on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko, joka voidaan jakaa kahteen osaan, vähintään 15 minuuttia ja vähintään 30 minuuttia.

Suomen tavaraliikenteessä käytettävien raskaiden ajoneuvojen mittoja ja massoja korotettiin lokakuun 2013 alusta alkaen. Ajoneuvon korkeus saa nykyään olla enintään 4,4 metriä (aikaisemmin 4,2 metriä) ja pituus enintään 25,25 metriä kuten aikaisemminkin. Ajoneuvoyhdistelmien suurimmat sallitut kokonaismassat ovat 9-akseliselle ajoneuvoyhdistelmälle 76 tonnia, 8-akseliselle paripyöräperävaunulla varustetulle ajoneuvoyhdistelmälle 68 tonnia ja 8-akseliselle ajoneuvoyhdistelmälle 64 tonnia. Aikaisemmin ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu kokonaismassa oli 60 tonnia. Vuoden 2018 huhtikuun loppuun saakka sallitaan ennen muutoksen voimantuloa käyttönotetuille ajoneuvoyhdistelmille korkeintaan 64 tonnin kokonaismassa 60 tonnin kokonaismassan sijaan. Lisäksi Suomessa on käynnissä kokeiluja, joilla haetaan mm. parempaa kuljetustehokkuutta, pienempiä ympäristöpäästöjä ja liikenneturvallisuuden paranemista. Näissä kokeiluissa liikennöidään määräaikailla poikkeusluvilla 29–34 metriä pitkillä kokonaismassaltaan jopa yli 100-tonnisilla ajoneuvoyhdistelmillä. Näitä ajoneuvoyhdistelmiä on käytössä Suomessa muutamia. Kasvaneet massat täytyy huomioida taukopaikkojen suunnittelussa ja ylläpidossa. Mikäli poikkeusluvilla liikennöivät ajoneuvoyhdistelmät yleistyvät, mikä ei ehkä ole todennäköistä, ne täytyy huomioida taukopaikkojen mitoituksessa sekä niihin liittyvällä katu- ja tieverkolla.

Kuorma-autojen pysäköintialueilla pysäköintipaikkojen tulisi olla läpiajettavia. Läpiajettavan pysäköinti-alueen tilantarve riippuu pysäköintikulmasta. Esimerkiksi 60° kulmassa olevan pysäköintipaikan leveys tulisi olla 4,0 metriä ja pituus 26,5 metriä. Lisäksi ajoväylän leveys pysäköintipaikalle ajettaessa tulisi olla 22,5 metriä ja sieltä poistuttaessa 13,5 metriä, joten läpiajettava pysäköintipaikka vie leveyssuunnassa tilaa lähes 63 metriä. Pituussuunnassa pysäköintialueen tilantarve riippuu pysäköintipaikkojen määrästä ja ajoyhteyksistä pysäköintipaikalle. Esimerkiksi kymmenen ajoneuvon pysäköintialueen pituus on 60,4 metriä, kun pysäköintikulma on 60°. Pituuteen on vielä tarvittaessa lisättävä pysäköintialueen molemmissa päissä alueen ajoyhteyksien vaatima tilantarve.

Rauhalliset ja palveluiltaan korkeatasoiset taukopaikat parantavat raskaan liikenteen sekä myös muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta, kun raskaan liikenteen kuljettajat saavat levähtyä hyvin taukopaikoilla.

Taukopaikkoja tarvitaan ajo- ja lepoaika-asetuksen edellyttämien päivittäisten taukojen (45 minuuttia) sekä vuorokausilevon (11 h) pitämiseen. Raskaan liikenteen taukopaikkoja tarvitaan lisäksi kuorman tarkistuksiin, ajoneuvon teknisen kunnan tarkistuksiin, perävaunujen vaihtamiseen ja pysäköintiin, kuorman siirtoihin, erikoiskuljetusten tarpeisiin sekä tienvarsivalvontaan. Poliisin suorittaman tienvarsivalvonnan tarpeita taukopaikoille on tarkasteltu varsin kattavasti valtakunnallisessa raskaan liikenteen taukopaikkatutkimuksessa, joten tässä hankkeessa sitä ei erillisesti tarkastella. Tienvarsitarkastuksia suoritetaan valtion ylläpitämillä taukopaikoilla, yksityisillä liikenneasemilla ne eivät ole pääsääntöisesti mahdollisia. Kuorman siirtäminen (lastaus ja purkaus) ajoneuvosta toiseen ei ole säädösten mukaan sallittua valtion taukopaikoilla (pl. erikseen merkityt raakapuun kuormausalueet tms.). Kuormien siirtäminen ei ole mahdollista myöskään yksityisillä liikenneasemilla.

Taukopaikkojen turvallisuusvaatimukset saattavat tulevaisuudessa korostua myös Suomessa. Suomessa kuljetuksiin kohdistuva rikollisuus ei vielä ole suuri ongelma; Eniten tapahtuu polttoainevarkauksia. (SKAL Kuljetusbarometri 1 / 2015). Rikollisuus on viime aikoina lisääntynyt Suomen lähialueilla mm. Ruotsissa ja lisääntyyneen ajan mittaan myös Suomessa. Kuljetusyritysten asiakkaat vaativat turvallisten taukopaikkojen (valaistus, palvelut, valvonta) käyttöä. Usein vastuuvakuutus ei korvaa vahinkoa, jos kuljetusyksikkö tai kuljetettava tavara on jätetty vartioimatta.

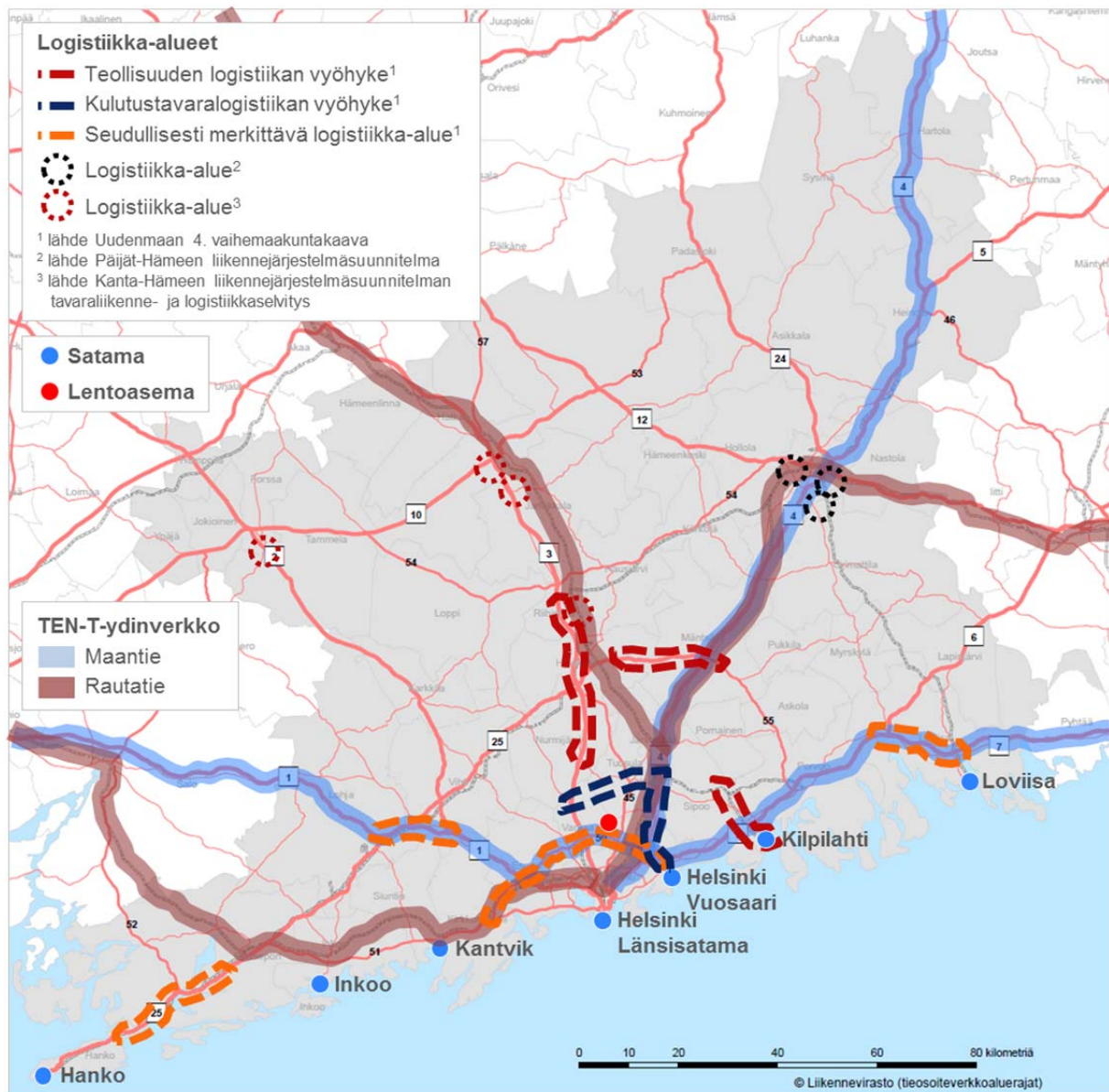
Taukopaikosta on pulaa erityisesti pääkaupunkiseudulla ja pääkaupunkiseudun tuloväylillä, koska taukopaikkoja on poistettu käytöstä ja samanaikaisesti tavarakuljetusten määrä on lisääntynyt. Taukopaikkojen määrä voi tulevaisuudessa vähentyä. Esimerkiksi muutamat yksityiset liikenneasemat ovat poistaneet raskaalle liikenteelle tarkoitetut pysäköintipaikat tai asettaneet pysäköinnille aikarajoituksia. Nämä liikenneasemat painottavat liiketoiminnassaan henkilöliikenteen palvelemista tai raskaan liikenteen osalta vain lyhytaikaista asiointia. Uudellamaalla uusien levähdysalueiden tarvetta lisää myös raskaan liikenteen pysäköintimahdollisuuksien loppuminen Länsisatamassa. Nykyisinkin raskaan liikenteen yli neljän tunnin pysäköinti Länsisatamassa on kiellettyä.

Maantielain mukaan maantiehen kuuluvat myös pysäköintipaikka- tai alue tai sen käyttöä palveleva alue tai levähdys-, varasto- tai kuormausalue. Valtion taukopaikat on luokiteltu palvelutasoltaan ja varustukseltaan viiteen pääryhmään: palvelualueet, levähdysalueet I ja II-luokka sekä pysäköintialueet I ja II-luokka. Moottoriväylien palvelualueita, joilla yleensä on liikenneasema vuokralaisena, on koko Suomessa vain harvoja. Luokan I levähdysalueella on parhaat palvelut; esimerkiksi liikenneasema. Levähdysalueella II ja pysäköintialueella I voi mahdollisesti olla palveluina kioskki tai kahvila. Pysäköintialueilla II ei ole palveluja.

Taukopaikkoja voidaan ryhmitellä myös toiminnallisesti. Näin tarkasteltuna raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen päätyypit ovat

- satamien ja kaupunkien ylläpitämät rekkaparkit
- moottoritieverkon palvelu- ja levähdysalueet, joilla on kahvila, myymälä, polttoainemyynti ja mahdollisia muita palveluja
- moottoritieverkon ns. ”kylmät” pysäköinti- ja levähdysalueet, joilla ei ole kaupallisia palveluja
- muulla päätiellä sijaitsevat valtion pysäköinti- ja levähdysalueet
- yksityiset liikenneasemat, huoltoasemat, kylmät polttoaineen jakelupisteet
- kuljetusyritysten terminaalit ja varikot, raskaan kaluston huoltoyritysten toimipisteet sekä
- ”luvattomat” alueet kuten hylätyt teollisuustontit, rakentamattomat tontit ja markettien pysäköintialueet.

Seuraavassa kuvassa (Kuva 1) on kuvattu raskaan liikenteen toimintaympäristöä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Alue on valtakunnallisesti tärkein ja vilkkain logistiikan ja tavaraliikenteen alue, jolla sijaitsee Suomen merkittävin kappale-tavaraliikenteen satama (Helsinki), tonnimäärältään suurin satama (Kilpilahti) ja muita merkittäviä satamia (Hanko). Alueella sijaitsee myös Suomen ainoa merkittävä rahtilientokenttä ja suurimpien kaupan keskusliikkeiden jakeluvarastot.



Kuva 1. Raskaan liikenteen toimintaympäristö Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.

Taukopaikkojen käyttöasteet ja ominaisuudet

Käyttäjälaskennat ja ominaisuustietojen inventointi

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen taukopaikkojen ja levähdysalueiden raskaan liikenteen käyttäjämäärät selvitettiin 17.8.–28.8.2015 (viikot 34 ja 35) välisenä aikana toteutetuilla käyttäjälaskennoilla. Vuosina 2009 ja 2010 toteutettujen tutkimusten sekä asiantuntija-arvioiden pohjalta laskentaan valittiin mukaan yhteensä 81 ensisijaista laskentakohdetta. Jokainen ensisijainen kohde laskettiin kahtena eri arkipäivänä kello 8–12 ja 12–16 välisenä aikana sekä vastaavasti kahtena eri arkiyönä kello 23–03 ja 03–07 välisenä aikana. Pääosin yölaskennat pyrittiin suorittamaan kello 00–03 ja 03–06 välisenä aikana, jotta tulokset edustaisivat mahdollisimman tarkasti nimenomaan yön käyttäjämääriä. Jokainen laskentakohde laskettiin yhteensä neljänä eri ajankohtana siten, että vähintään kolme arkipäivää tuli edustettua. Elokuun loppu ei ole kuljetusalalla vilkkainta aikaa, joten ruuhkaisempina aikoina käyttäjiä olisi saattanut olla nyt inventoitua enemmän.

Ensisijaisten kohteiden lisäksi laskentaan valittiin mukaan toissijaisia kohteita, joiden käyttäjämääriä laskettiin aikataulun sallimissa rajoissa. Toissijaiset kohteet koostuivat pääasiassa pienistä kapasiteetiltaan muutaman ajoneuvon levähdysalueista ja pysäköimisalueista. Toissijaisia kohteita oli mukana laskennassa noin 80 kappaletta, jonka lisäksi laskennan yhteydessä havainnoitiin muita esille tulevia raskaan liikenteen pysäköintiin käytettyjä alueita. Toissijaisten kohteiden kartoituksen tarkoituksena oli lähinnä varmistaa, että ensisijaiset kohteet on valittu riittävän kattavasti. (Liite 1)

Käyttäjälaskennoissa kirjattiin ylös jokaiselta alueelta raskaiden ajoneuvojen määrä, tyyppi ja vetoauton kansallisuus. Pääosin ajoneuvot jaettiin tyypiltään neljään luokkaan, jotka olivat puoliperävaunuyhdistelmät, täysperävaunuyhdistelmät, kuorma-autot ilman perävaunua sekä irralliset perävaunut. Käyttäjälaskennan yhteydessä alueet valokuvattiin ja inventoitiin. Inventoinnissa kirjattiin kunkin alueen varustelutaso ja ominaisuustiedot sekä raskaan liikenteen käytössä olevien pysäköintipaikkojen määrä. Inventoinnin lähtötietona käytettiin vuoden 2010 tutkimuksen yhteydessä kerättyä aineistoa.

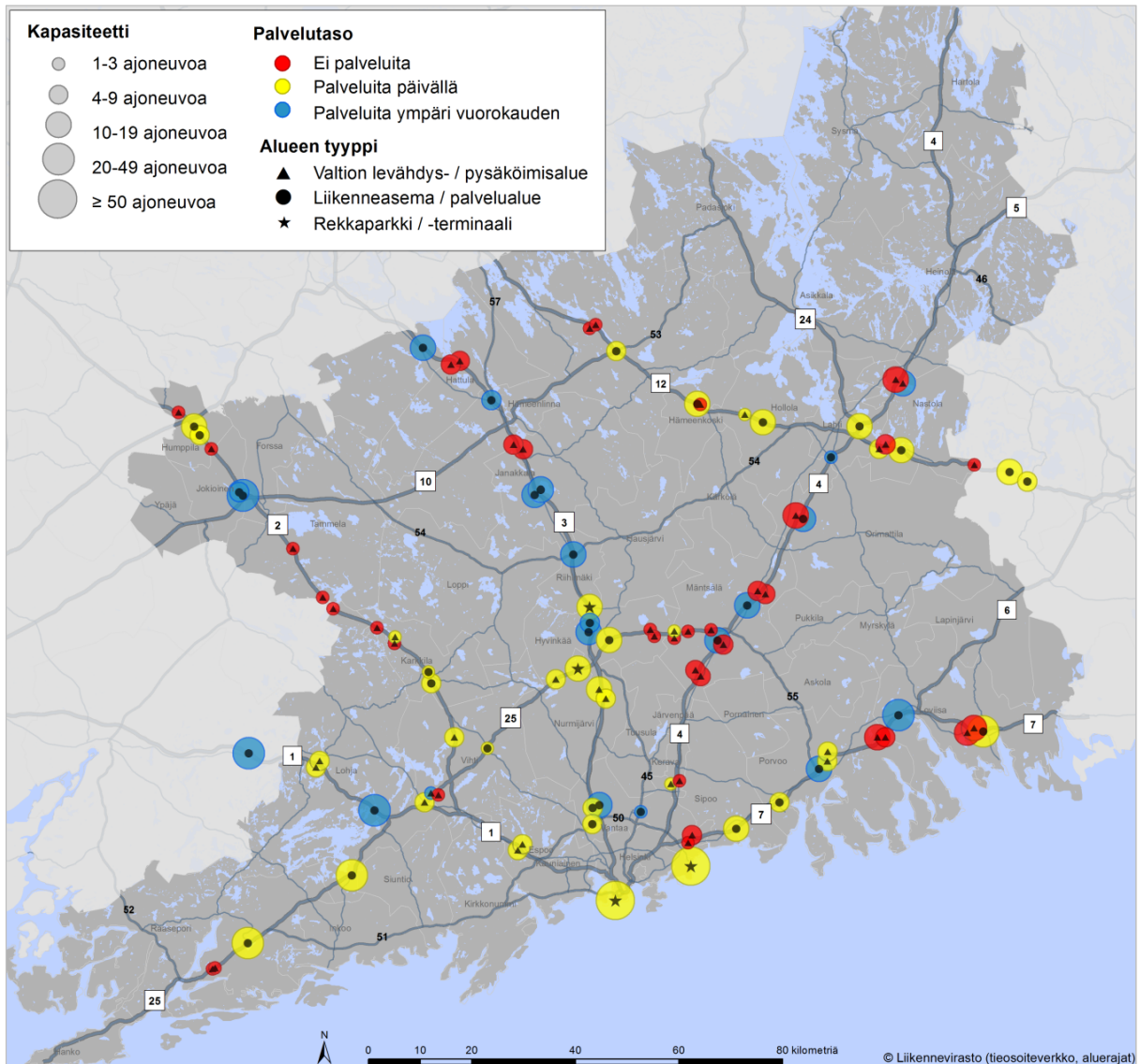
Käyttäjälaskentaa ja ominaisuustietojen keräämistä varten alueet jaettiin seitsemään eri tiesuuntaan, joista jokainen laskettiin yhden ajanjakson aikana. Varsinaisten tiesuuntien lisäksi laskentaan otettiin mukaan erillisenä kohteena Länsisatama ja Vuosaaren satama Helsingissä. Aikataulun salliessa ja siirtymien aikana kartoitettiin toissijaisia kohteita myös muilta pienemmiltä väyliltä. Ensisijaisesti kartoitetut tiesuunnat olivat

- valtatie 1, kantatie 50 ja kantatie 45
- valtatie 3
- valtatie 4
- valtatie 7
- valtatie 2
- valtatie 12
- valtatie 25
- satamat

Taukopaikkojen ominaisuustietojen keräyksen yhteydessä arvioitiin jokaisen kohteen raskaan liikenteen pysäköintikapasiteetti. Osalla alueista pysäköintipaikat oli selkeästi merkitty maalauksin, jolloin merkityt pysäköintipaikat olivat helposti laskettavissa. Useilla alueilla ei kuitenkaan ollut merkittyjä paikkoja, tai paikamerkinnot olivat puutteellisia, jolloin kapasiteetti oli arvioitava pysäköintiin tarkoitettun kentän tai muun alueella olevan vapaan pysäköintiin käytettävissä olevan tilan tai alueelle pysäköityjen ajoneuvojen määrän perusteella. Käytännössä tällöin tarkan kapasiteetin selvittäminen oli mahdotonta ja pysäköintipaikkojen laskettu määrä perustuu suuntaa-antavaan arvioon. Niillä alueilla, jotka olivat mukana jo vuoden 2010 tut-

kimuksessa, käytettiin tuolloin kartoitettua pysäköintikapasiteettia, jotta vertailutuloksiin ei vaikuttaisi kapasiteetin erilainen laskentatapa.

Lopullisessa inventoinnissa oli mukana yhteensä 99 taukopaikkaa, joilta ominaisuustiedot kerättiin. Kohteista 56 oli valtion omistamia levähdys- tai pysäköimisalueita. 39 kohdetta oli yksityisiä liikenneasemia tai laajempia palvelualueita. Tämän lisäksi mukana oli neljä rekkaparkkia tai terminaalia. Taukopaikat jaoteltiin myös palvelutason mukaan, keskeisimpänä kriteerinä ruokailu- ja wc:n käyttömahdollisuuden olemassaolo. Alueista 38:lla ei ollut minkäänlaisia palveluita. 42 kohteessa palveluita oli saatavilla päivällä ja 19 kohteessa ympäri vuorokauden. (Kuva 2)



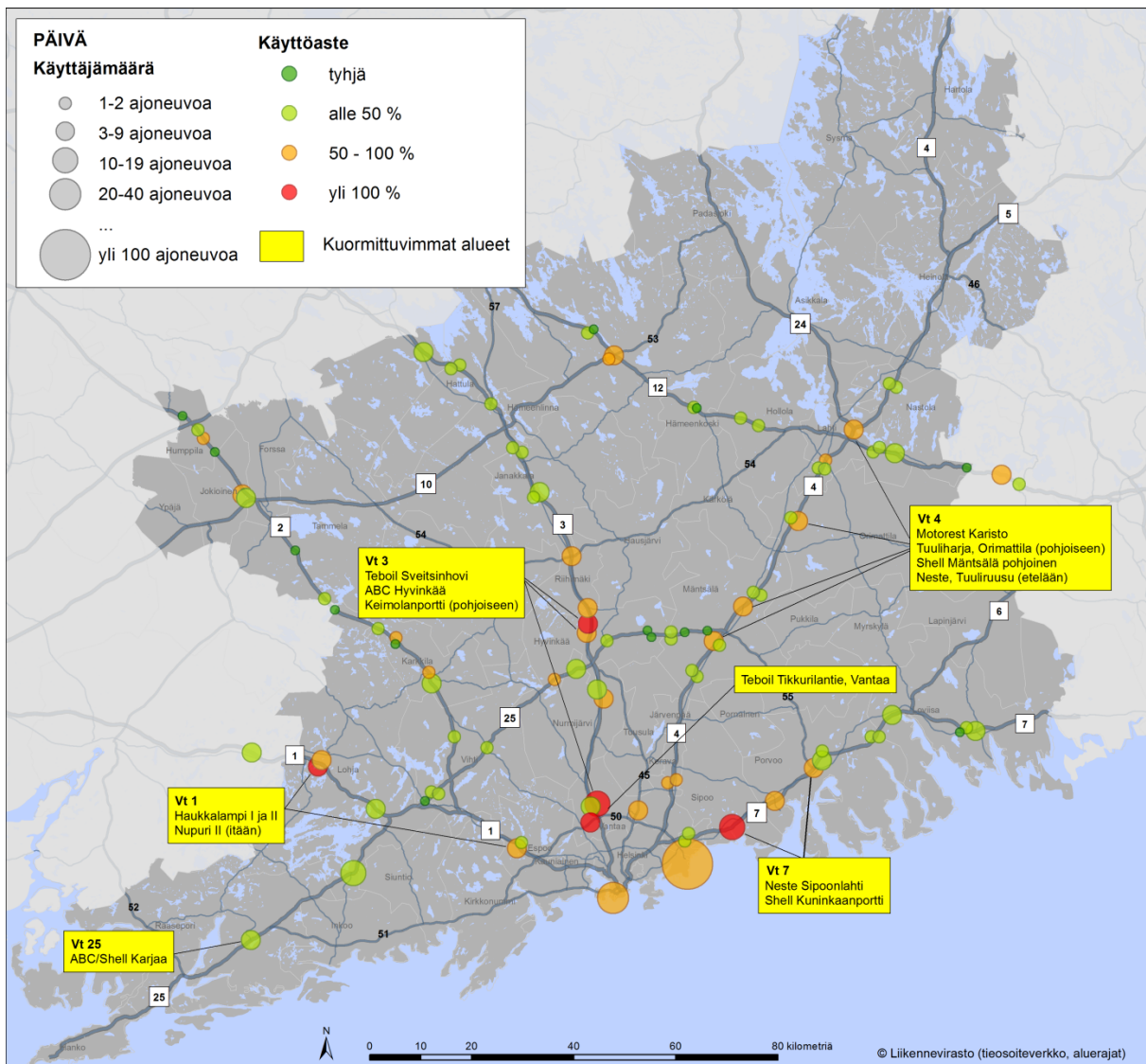
Kuva 2. Taukopaikkojen kapasiteetit, palvelutasot ja tyytit.

Inventoiduista valtion taukopaikoista on tehty myös levähdysaluekortit, joissa on esitetty taukopaikkojen ominaisuustietoja.

Valtatien 25 ja kantatien 55 muodostaman ns. kehä V:n sisäpuolella yönaikaisia palveluita on ainoastaan valtatiellä 3 Keimolanportissa, joka on poistumassa ja Vantaalla lentoaseman läheisyydessä Ruskeasannalla. Raskaan liikenteen kuljettajat haluavat pitää tauot mahdollisimman lähellä määränpäättä kuten satamia sekä logistiikka- ja teollisuusalueita, mutta niiden lähistöllä ei ole ympärivuorokautisia taukopaikkoja.

Käyttöasteet

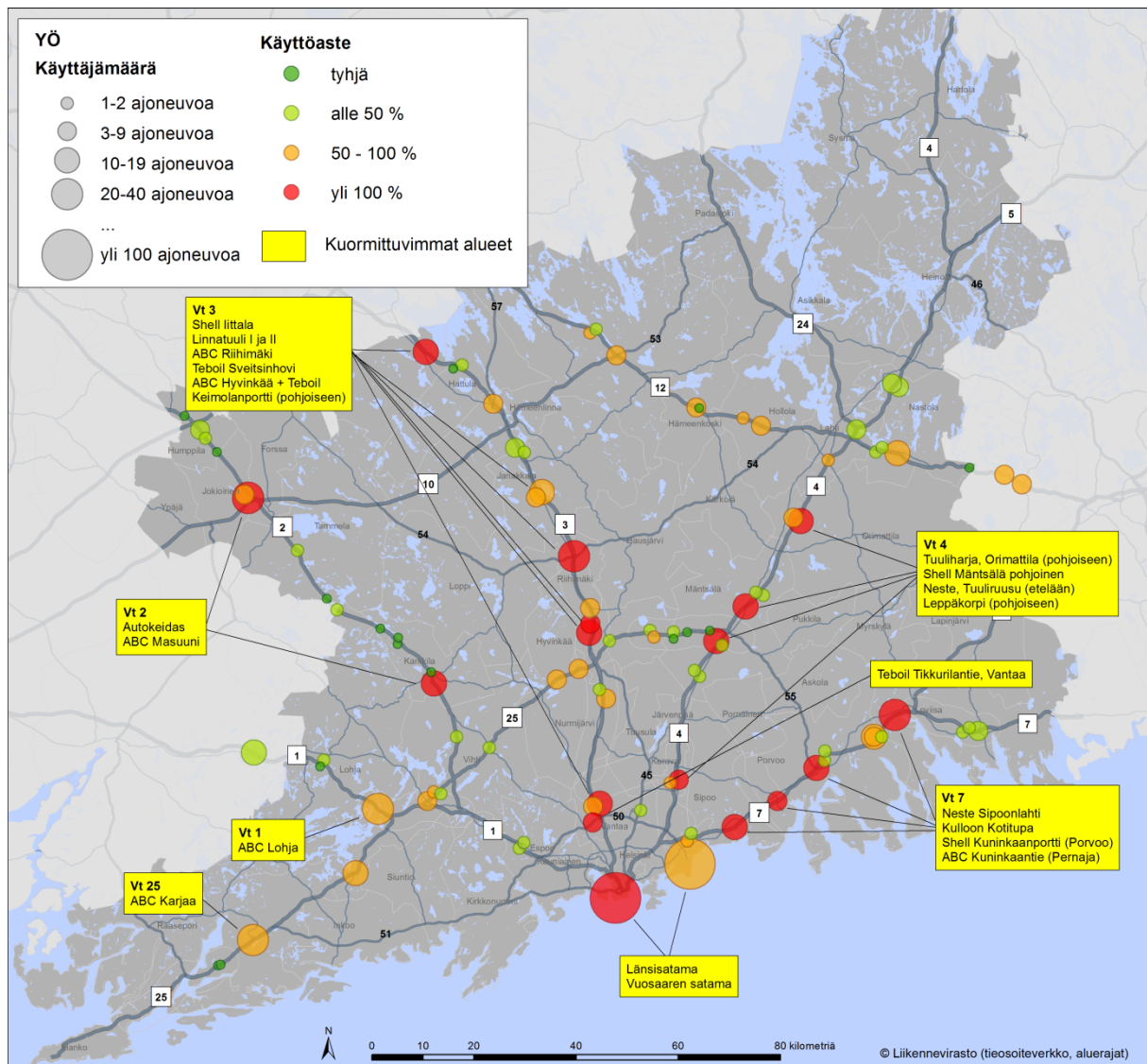
Lasketun kapasiteetin ja käyttäjälaskentojen perusteella jokaiselle taukopaikalle saatiin laskettua käyttöaste. Käyttöaste laskettiin erikseen päivä- ja yöajalle kahtena eri päivänä ja eri kellonaikana tehdyn laskennan keskiarvona. Käyttäjämäärät olivat suurimmillaan yöaikaan ja kohosivat suosituimmilla paikoilla selvästi alueen arvioitua kapasiteettia suuremmiksi. Valtatiellä 3 kysyntä oli suurinta Nurmijärven ja Janakkalan korkeudella. Vastaavasti valtatiellä 4 käyttäjämäärät olivat suurimmillaan Mäntsälän ja Orimattilan korkeudella vähentyen Lahden seudulle ja sen pohjoispuolelle mentäessä. Valtatiellä 25 yöpymiset ja tauot keskityivät Karjaan–Lohjan alueelle. Väylän itäosassa sijaitsevien taukopaikkojen käyttö oli vähäisempää. Kysynnän kohdentuminen valtateillä 3 ja 4 erityisesti yöaikaan riippunee paljon myös ympärivuorokautisten palvelujen sijoittumisesta. (Kuva 3 ja Kuva 4)



Kuva 3. Taukopaikkojen käyttäjämäärät ja käyttöasteet päivällä.

Käyttäjämääriltään selvästi suurimpia yksittäisiä alueita olivat tarkastelussa mukana olleet satamat Länsisatama ja Vuosaaren satama Helsingissä. Länsisataman raskaan liikenteen pysäköintikapasiteetti koostuu yhdestä käytännössä lyhytaikaiseen odotteluun tarkoitettua neljän tunnin parkkialueesta ja Vuosaaren satama useasta erityyppiseen pysäköintiin tarkoitettua alueesta. Päiväsaikaan molemmissa satamissa oli tilaa, mutta yöaikaan kapasiteetti oli molemmissa kokonaan käytössä, jopa ylitetty. Erityisesti ongelmia oli Länsisatamassa, jossa maksimissaan neljän tunnin pysäköintiin tarkoitettua aluetta (odotusaluetta) käytet-

tiin yöpymiseen. Tämän lisäksi pysäköintiä esiintyi kapasiteetin tullessa täyteen myös kadunvarressa ja kevyen liikenteen väylillä. Vuosaaren satamassa pitkäaikainen pysäköintialue oli myös yöaikaan täynnä, mutta jonkin verran tilaa löytyi lyhytaikaiseen pysäköintiin tarkoitetuilta alueilta. Molemmissa satamissa oli yöaikaan pysäköitynä selvästi yli 100 ajoneuvoa. (Kuva 3 ja Kuva 4)

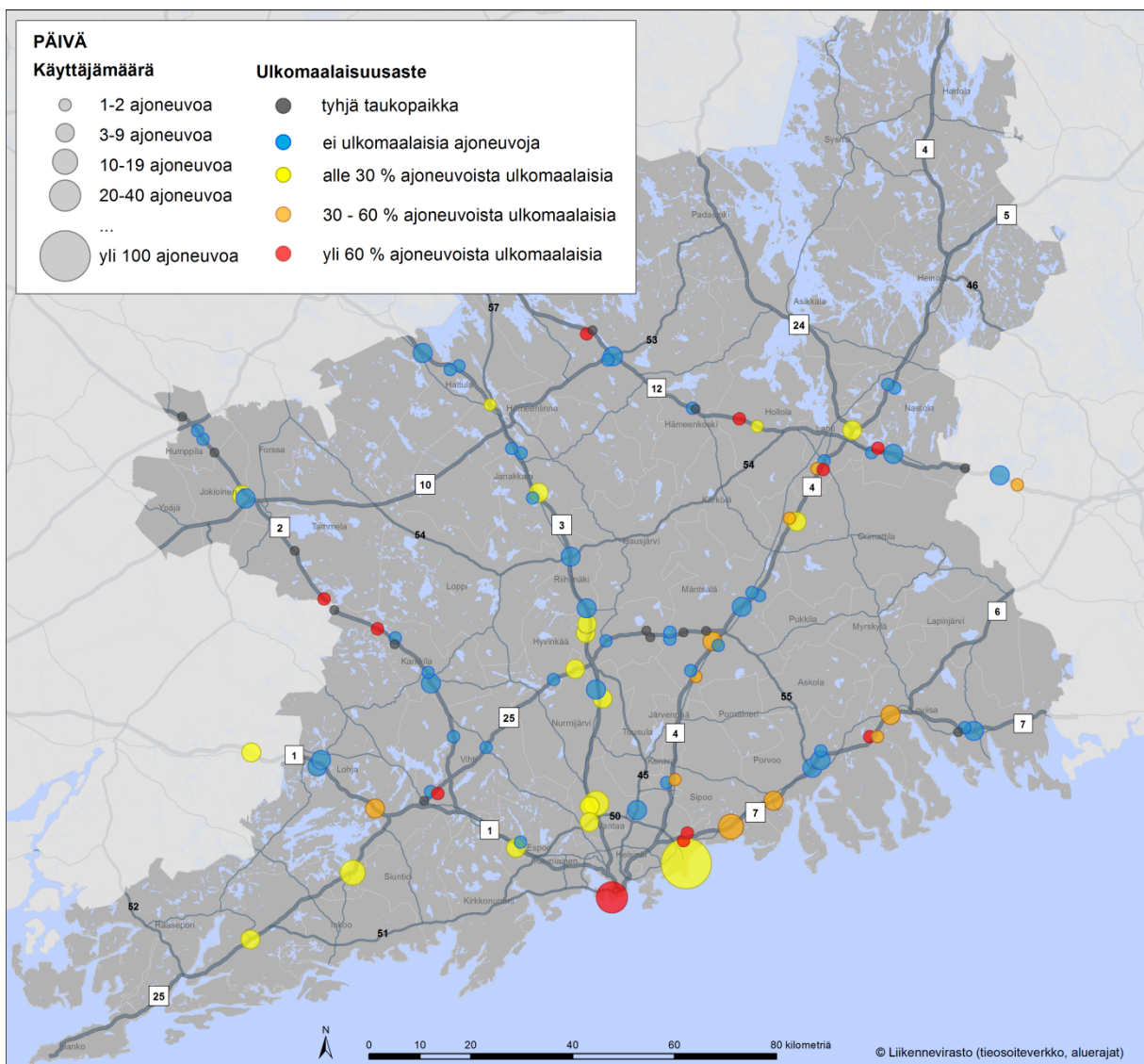


Kuva 4. Taukopaikkojen käyttäjämäärät ja käyttöasteet yöllä.

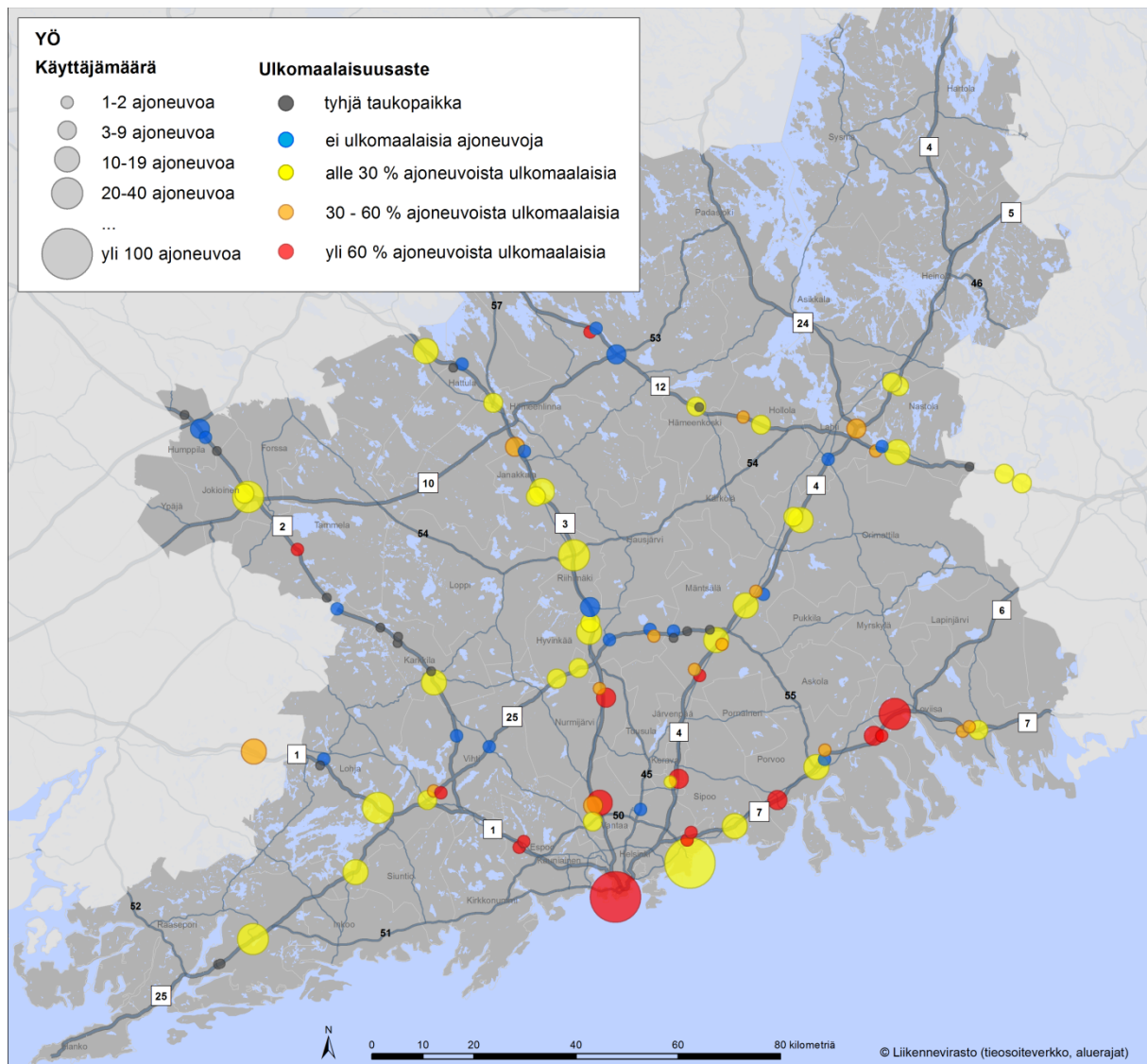
Muita suosittuja alueita olivat muun muassa Karjaan Shell/ABC kantatiellä 25, Forssan Autokeidas valtateiden 2 ja 10 risteämiskohdassa sekä Riihimäen ABC valtatiellä 3, joilla jokaisella oli yöaikaan pysäköitynä keskimäärin yli 30 ajoneuvoa. Suosittuja korkean käyttöasteen alueita olivat lisäksi muun muassa Pernajan ABC, Sipoonlahden Neste Oil ja Shell Kuninkaanportti valtatiellä 7, Lohjan ABC valtatiellä 1 sekä Shell Mäntsälä pohjoinen valtatiellä 4. Myös Kehä III:n (kt 50) varressa sijaitsevalla Petikon ABC:lla käyttöasteet olivat tutkimuksen teko aikaan korkeita sekä päivällä että yöllä, mutta kyseiselle liikenneasemalle on sittemmin tullut 30 minuutin aikarajoitus sekä kivipollarit kadunvarteen, jotka laskevat jatkossa paikan kysyntää.

Pääosin käyttöasteet yöaikaan olivat suurimmillaan alueilla, jotka tarjosivat palveluita (keskeisimpinä ruoka- ja wc-palvelut) ympäri vuorokauden. Päiväsaikaan käyttöasteet olivat kaikkialla selvästi pienempiä, vaikka kohosivat silloinkin joillakin alueilla 100 %:n tuntumaan. Varsinaisten tutkimuksessa mukana olleiden alueiden lisäksi esille nousi Vantaan Tikkurilantien Teboil, jonka pihassa ja edustalla raskaan liikenteen pysäköintiä esiintyy paljon sekä yöllä että päivällä. Huomionarvoista on myös eri taukopaikkojen erityyppiset käyttäjäkunnat, osa alueista palveli enimmäkseen paikallisia kuljettajia kun taas osa alueista pitkämatkaisia runkokuljettajia.

Ajoneuvojen kansallisuksia tarkasteltaessa suurimmat ulkomaalaisuusasteet keskittyivät pääkaupunkiseudun lähistölle ja valtatielle 7, joissa useissa paikoissa etenkin yöaikaan selvästi suurin osa ajoneuvoista oli ulkomaalaisia. Erityisen suuri ulkomaalaisuusaste oli satamissa ja esimerkiksi Länsisatamassa pysäköidyistä ajoneuvoista vain muutama oli Suomen rekisterissä. Ulkomaalaisista ajoneuvoista suurinta osuutta edustivat virolaiset ja puolalaiset ajoneuvot. (Kuva 5 ja Kuva 6)



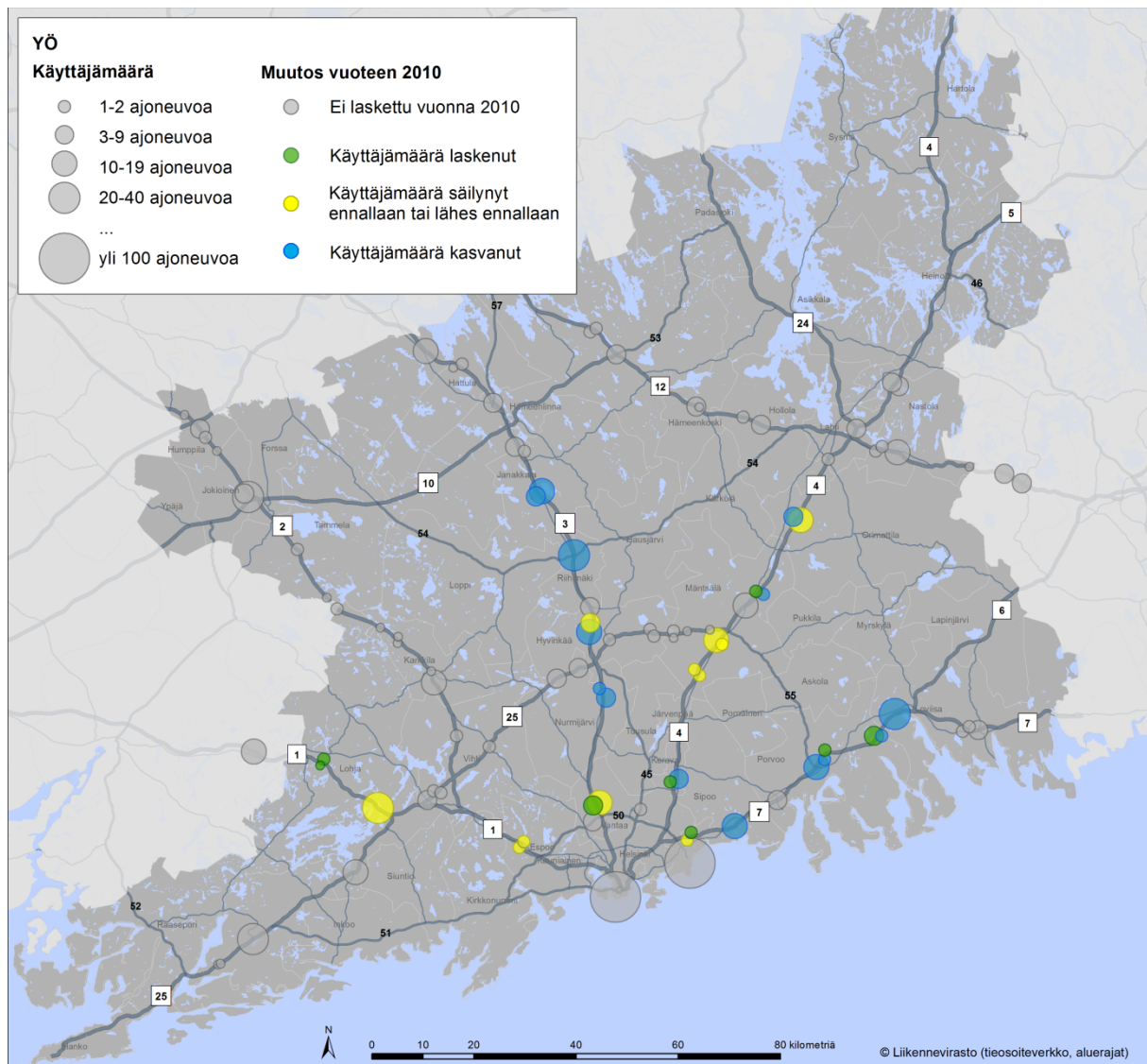
Kuva 5. Käyttäjämäärät ja ulkomaalaisuusaste päivällä.



Kuva 6. Käyttäjämäärät ja ulkomaalaisuusaste yöllä.

Muutokset vuodesta 2010

Taukopaikkojen yöaikaisia käyttöasteita verrattiin vuonna 2010 toteutetun tutkimuksen tuloksiin. Vuoden 2010 tutkimuksessa laskennat tehtiin vain yöaikana ja laskentojen sijoittuminen yön eri jaksoille oli hieman erilainen kuin nyt toteutetussa tutkimuksessa. Nyt tehdyssä tutkimuksessa laskettavia kohteita oli selvästi vuotta 2010 enemmän. Tuloksia voidaan kuitenkin verrata keskenään suuntaa-antavasti. Molemmissa laskennoissa mukana olleilla alueilla yöpyijien kokonaismäärä oli kasvanut yhteensä noin 10 %. Joissakin kohteissa myös alueen kapasiteettia oli laajennettu, mutta pääosin paikkamäärät olivat säilyneet ennallaan. Käyttäjämäärät olivat kasvaneet selkeimmin alueilla, joilla on palveluja myös yöaikaan ja paikoitellen käyttäjämäärät olivat jopa kaksinkertaistuneet vuoden 2010 laskentaan nähden. (Kuva 7)



Kuva 7. Käyttäjämäärien muutokset vuodesta 2010 vuoteen 2015.

Valtatie 1 taukopaikkojen käyttäjämäärissä ei ollut tapahtunut merkittävää kasvua vuodesta 2010. Päivällä suosittujen pienien alueiden käyttäjämäärät olivat laskeneet, mikä osaltaan saattaa johtua joidenkin alueiden pysäköinnin aikarajoituksista. Valtateillä 3, 4 ja 7 käyttäjämäärät olivat kasvaneet erityisesti alueilla, joilla on palveluja ympäri vuorokauden. Vastaavasti pienillä levähdysalueilla ja ns. kylmillä asemilla käyttäjämäärät olivat pienentyneet. Aikaisemmassa tutkimuksessa näitä käyttivät erityisesti ulkomaalaiset kuljettajat, jotka näyttävät siirtyneen nykyisin käyttämään entistä selkeämmin myös ympäri vuorokauden palveluita tarjoavia taukopaikkoja.

Vuodesta 2010 vuoteen 2015 käyttäjämäärät kasvoivat valtatiellä 3 eniten Karhukorvessa, jonka käyttäjämäärä kasvoi nelinkertaiseksi ja Linnatuuli I:ssä, jonka käyttäjämäärä kasvoi noin 2,5-kertaiseksi. Linnatuuli II:ssä ja Nummenniityllä käyttäjämäärät kasvoivat noin kahdella kolmanneksella ja ABC Hyvinkäällä noin neljänneksellä.

Valtatiellä 4 käyttäjämäärät kasvoivat eniten Leppäkorpi II:ssä, jonka käyttäjämäärä 2,5-kertaistui ja Tuuliharja II:ssä, jonka käyttäjämäärä kasvoi kahdella kolmanneksella.

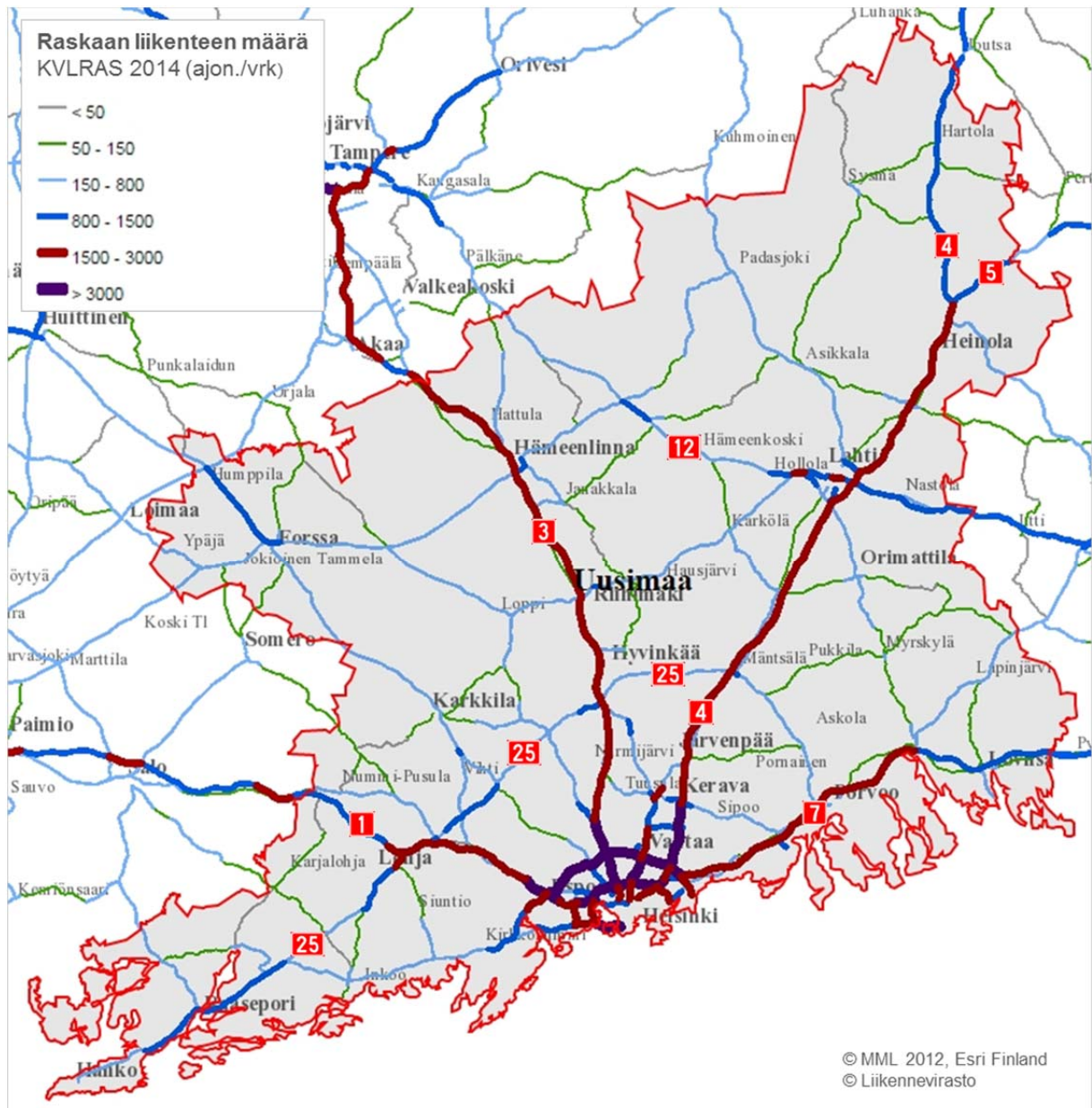
Valtatiellä 7 käyttäjämäärät kasvoivat eniten Sipoonlahden Nesteellä, jonka käyttäjämäärä yli nelinkertaistui sekä Herkkules I:ssä ja Tammio I:ssä, joiden käyttäjämäärät kaksinkertaistuivat. ABC Kuninkaantiellä käyttäjämäärät kasvoivat lähes 1,5-kertaisiksi.

Valtatiellä 1 sijaitsevilla taukopaikoilla käyttäjämäärissä ei ollut kasvua.

Taukopaikkojen kysyntä ja tarjonta

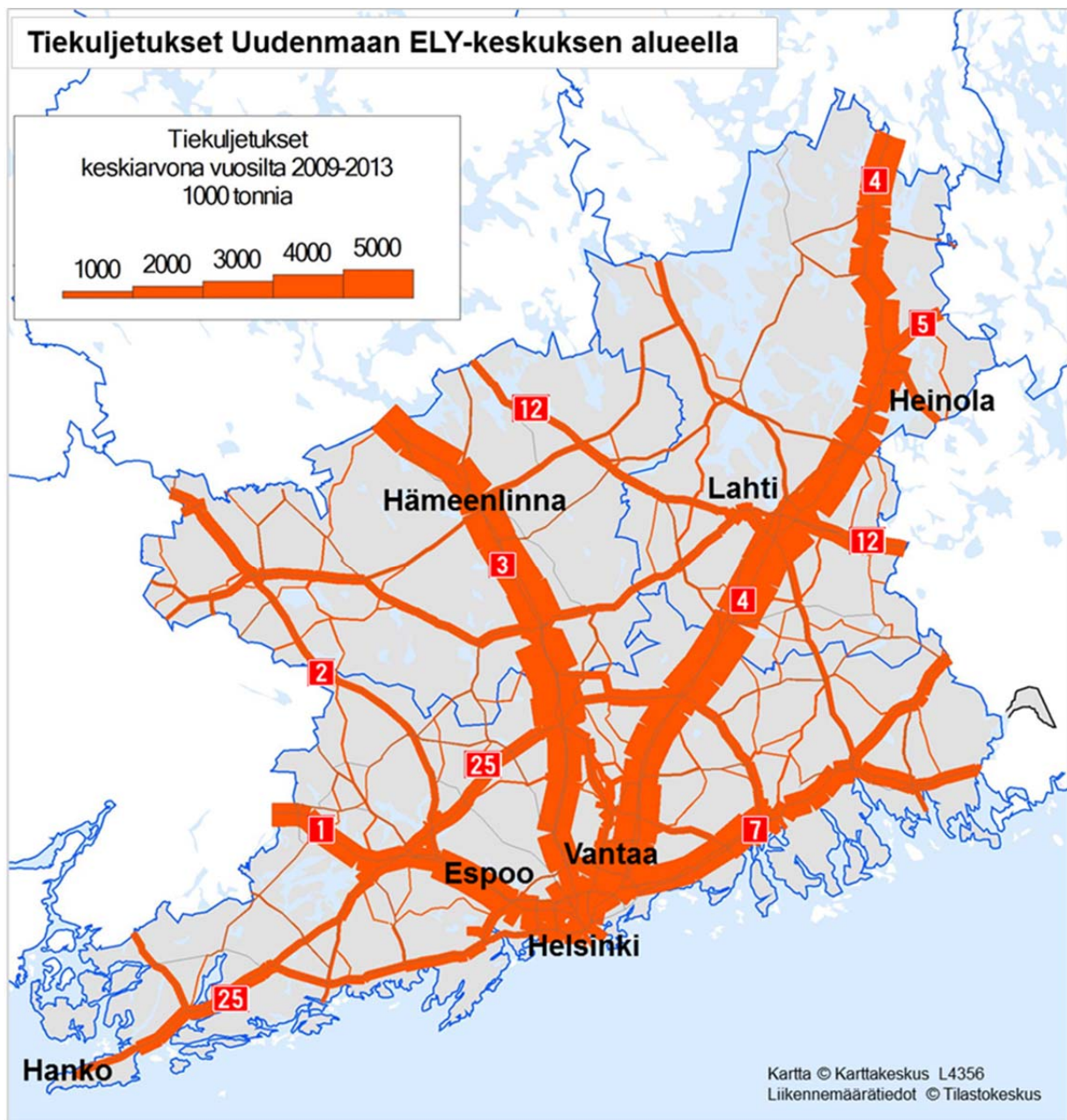
Raskaan liikenteen määrä

Uudenmaan ELY-keskuksen maanteistä eniten raskasta liikennettä on valtateilla 1, 3, 4 ja 7, kantateilla 50 (Kehä III), 51 ja 45 sekä seututiellä 101 (Kehä I). Viikkainta raskas liikenne on kantatiellä 50, jossa raskaan liikenteen määrä on keskimäärin noin 6 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. (KVLRAS 2014, lähde Liikenneviraston extranet, Tiira-raportointiportaali) (Kuva 8)



Kuva 8. Raskaan liikenteen määrä Uudenmaan ELY-keskuksen maanteillä vuonna 2014.

Tonneilla mitattuna kaikkia tavaroita kuljetettiin eniten Uudenmaan ELY-keskuksen maanteistä valtateillä 3 ja 4. Valtatiellä 3 kuljetettujen tavaroiden määrä on enimmillään (Hyvinkään kohdalla) noin 9,2 miljoonaa tonnia vuodessa. Myös valtateillä 1 ja 7 kuljetettiin paljon tavaraa erityisesti pääkaupunkiseudun läheisyydessä sijaitsevilla tieosuuksilla. Ajoajaltaan yli 4,5 tuntia ja yli yhdeksän tuntia kestäviä tavarakuljetuksia kulki eniten valtatiellä 4. Kuvissa esitetyt tavaratonniin sijoittelut tieverkolle on tehty Emme-ohjelmalla, joka sijoittaa liikenteen nopeimmalle reitille. Emmen nopeimman reitin sijoittelu ei aina vastaa käytännön mukaisista kuljetustilannetta. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun ja Kuopion väliset kuljetukset ohjelma sijoittaa valtateiden 4 ja 9 kautta kulkevalle reitille. Aiemmissa selvityksissä tehtyjen haastattelujen perusteella raskas liikenne käyttää kuitenkin ko. välillä suurimmalta osalta valtatiestä 5. Tavaravirtoja esittävässä kuvassa pääkaupunkiseudun ja Kuopion välinen raskas liikenne on siirretty kulkemaan valtatielle 5 Varkauden ja Mikkelin kautta. (Kuva 9, Kuva 10 ja Kuva 11)



Kuva 9. Kaikki tiekuljetukset Uudenmaan ELY-keskuksen maanteillä.

Kysynnän muodostuminen

Päivällä taukopaikkoja tarvitaan sekä runkokuljetuksissa että paikallisissa kuljetuksissa. Kaupan runkokuljetuksissa (linjaliikenne) yövytään hyvin harvoin tien päällä ja taukopaikkojen kysyntä kohdistuu enimmäkseen päivittäisten lepotaukojen pitämiseen 4½ tunnin ajon jälkeen (vähintään 45 minuuttia tai vaihtoehtoisesti kahdessa osassa vähintään 15 minuuttia ja vähintään 30 minuuttia). Kuljetusjärjestelmä on usein rakennettu niin, että kuljettajat vaihtavat tarvittaessa ajoneuvoyhdistelmiä tai perävaunuja, jolloin taukopaikkojen kysyntä kohdistuu ns. taukovyöhykkeille. Pakollisia taukoja voidaan pitää myös terminaaleissa lastauksen ja purun aikana.

Paikallisissa tai määrättyyn alueeseen tai lyhyeen reittiin sidotuissa kuljetuksissa kuten muiden muassa maa-ainesten, kaupan jakelu-, raakapuun ja maidon keruukuljetuksissa taukopaikkojen kysyntä kohdistuu ajoalueiden (jakelu- ja keruualueet) taukopaikoille, joilla pidetään päivittäiset pakolliset tauot. Usein taukoja pidetään myös lastauksen tai purun yhteydessä esimerkiksi maa- ja kiviaineisten otto- ja läjitysalueilla. Myös nämä paikalliset kuljetukset synnyttävät taukopaikkojen kysyntää päivällä. Näiden kuljetusten taukopaikkojen kysyntä ei sijoitu välttämättä samoille alueille kuin runkokuljetusten taukopaikkojen kysyntä, joka perustuu määrättyyn linjareitin kohtaan kohdistuvaan kysyntään, vaan kysyntä sijoittuu vaihtelevasti ajo-, jakelu- tai keruualueille.

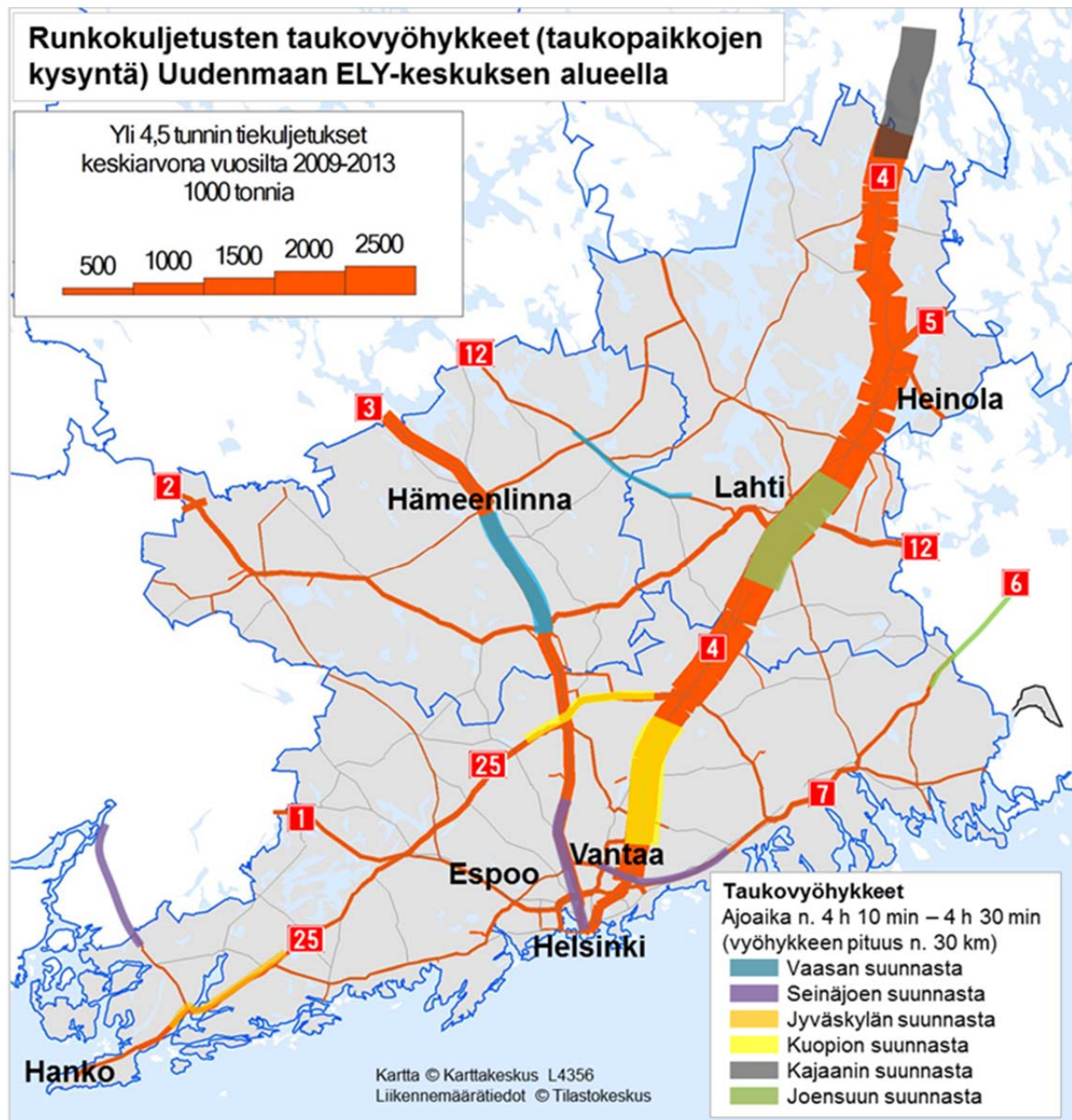
Erikoiskuljetuksille tulisi olla pysähdyspaikkoja pääteiden varsilla, satamien läheisyydessä, kaupunkien ympärillä, suurten tehtaiden ja kaivosalueiden läheisyydessä ja sähköratojen ylityspaikkojen läheisyydessä. Erikoiskuljetusten on usein hankala päästä yksityisille pysäköintialueille ulottumaesteiden vuoksi. Yksityisiltä pysäköintialueilta puuttuu myös usein kantavuustieto. Erikoiskuljetusten vetoautotkin on tankattava eikä irrotus kuormasta ole aina mahdollista. Monet huoltoasemat eivät ole enää auki yöllä, mikä hankaloittaa taukojen pitämistä. Erikoiskuljetusten pysähdyspaikoilla tulisi olla tilaa useiden peräkkäiset ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin peräkkäin. Pysähdyspaikan leveyden tulisi olla sellainen, että erikoiskuljetuksen pääsee ohittamaan. Pysähdyspaikan tulisi olla mahdollisimman tasainen ja sisään- ja ulosajojen geometria ei saisi olla liian ahdas. Ulottumaesteiden tulisi olla tarpeeksi kaukana ajoväylästä. Yleisesti tiessä kiinni oleva alue on parempi erikoiskuljetusten kannalta kuin erotettu alue. Pysähdyspaikan olisi hyvä sijaita huoltoasemien läheisyydessä. (lähde SEKV-reittimäärittely)

Yöllä taukopaikkoja tarvitaan runkokuljetuksissa ja muissa pitkämatkaisissa kuljetuksissa yöpymistä varten. Matkalla yöpymistä tapahtuu paljon teollisuuden kuljetuksissa, satamiin suuntautuvissa ja satamista lähteivissä ulkomaan kuljetuksissa, ulkomaan ja kauttakulkuliikenteen kuljetuksissa rajanylityspaikoille ja rajanylityspaikoilta, kabotaasiliikenteessä, monissa epäsäännöllisimmässä ”hakurahtikuljetuksissa” sekä poikkeamatilanteissa. Nämä kuljetukset tarvitsevat taukopaikkoja yöpymiseen erityisesti satamien, rajanylityspaikkojen ja teollisuuslaitosten tuloväylille ja läheisyyteen. Lisäksi jonkin verran kysyntää taukojen pitämiseen ja yöpymiseen on ympäri tieverkkoa.

Runkokuljetusten kysyntä taukopaikoille

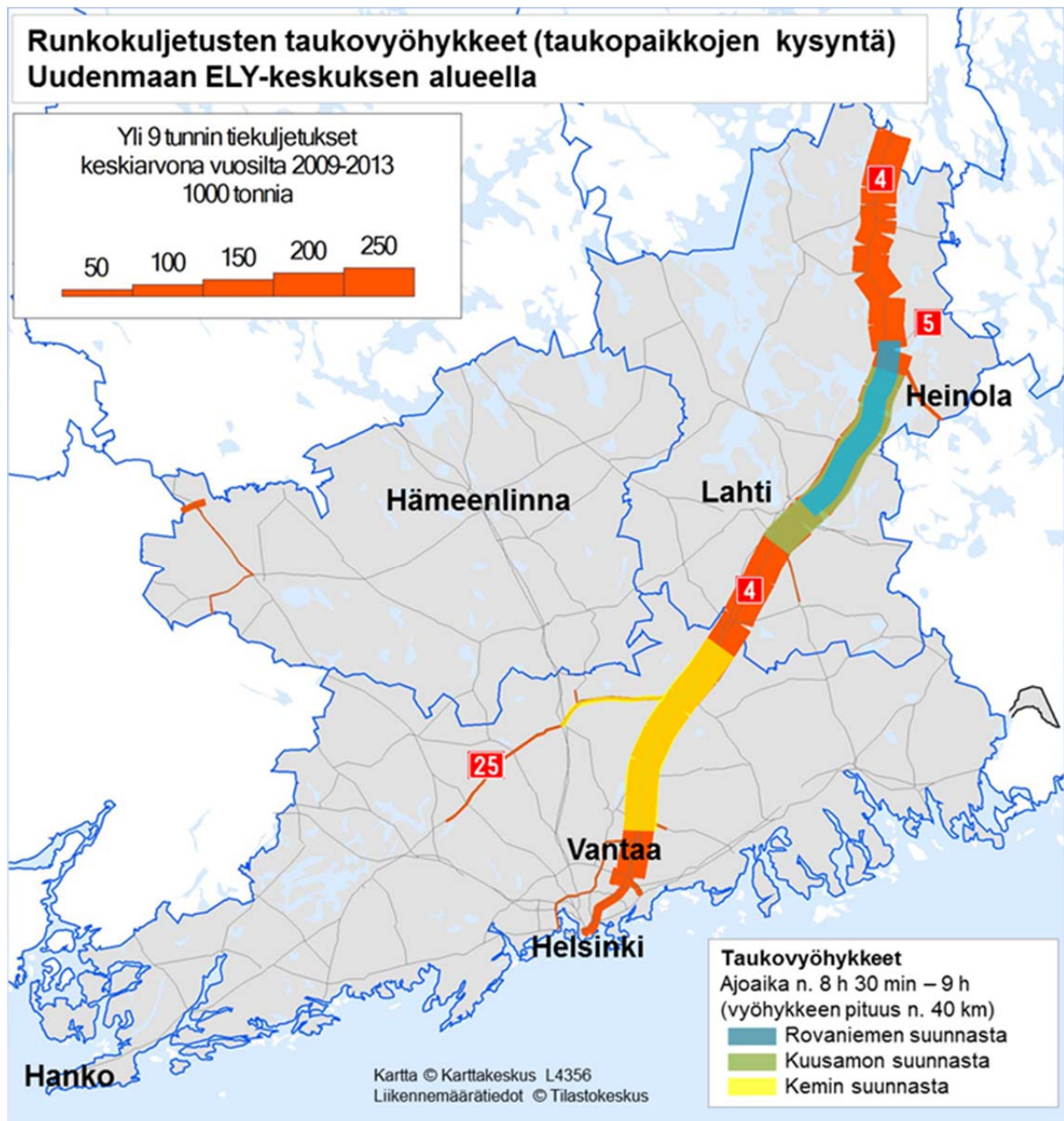
Runkokuljetusten kysynnän arvioimiseksi määritettiin Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle sijoittuvat ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaiset taukovyöhykkeet. Kuljetusten lähtöpaikoiksi valittiin maakuntien keskuskäytävät (joista tai joiden kautta tapahtuu eniten tavaraliikennettä etelään) ja Emme-ohjelmalla laskettiin mihin kohtiin päätieverkkoa pakolliset tauot sijoittuivat, kun kuljettaja ajaa korkeintaan 4½ tuntia (päivällä pidettävä lyhyt tauko) tai korkeintaan yhdeksän tuntia (vuorokausilepotauko). Päivällä pidettävän tauon vyöhykkeen pituutena käytettiin noin 30 kilometriä (ajoaika noin 4 h 10 min – 4 h 30 min) ja vuorokausilepotauon vyöhykkeen pituutena noin 40 kilometriä (ajoaika noin 8 h 30 min – 9 h).

Runkokuljetusten luoma taukopaikkojen kysyntä kohdistuu päivällä suurimmaksi osaksi valtatielle 4. Lisäksi taukopaikkojen kysyntää on valtateillä 3, 6 ja 25. Kuva 10 ja Kuva 12 esittävät missä päivällä pidettävien taukojen vyöhykkeet sijaitsevat tieverkolla, kun kuljettaja lähtee liikkeelle Vaasan, Seinäjoen, Jyväskylän, Kuopion, Kajaanin tai Joensuun suunnista.



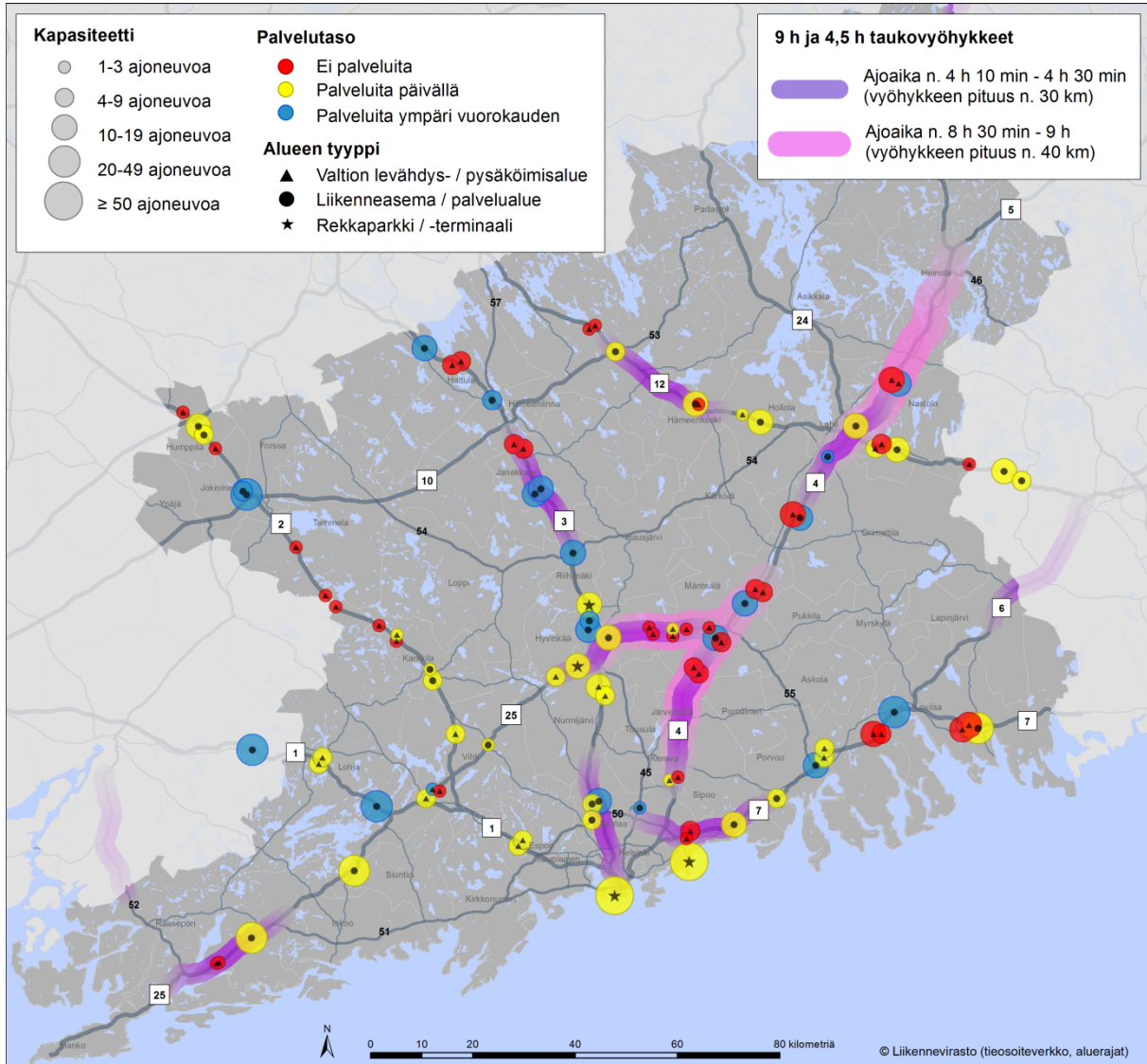
Kuva 10. Runkokuljetusten taukovyöhykkeet ja yli 4½ tunnin tiekuljetukset Uudenmaan ELY-keskuksen maanteillä.

Yöllä taukopaikkojen kysyntä kohdistuu pääasiassa valtatielle 4. Kuva 11 ja Kuva 12 esittävät missä vuorokausilepotaukojen vyöhykkeet tieverkolla sijaitsevat, kun kuljettaja lähtee liikkeelle Rovaniemeltä, Kuusamosta tai Kemistä.



Kuva 11. Runkokuljetusten taukovyöhykkeet ja yli yhdeksän tunnin tiekuljetukset Uudenmaan ELY-keskuksen maanteillä.

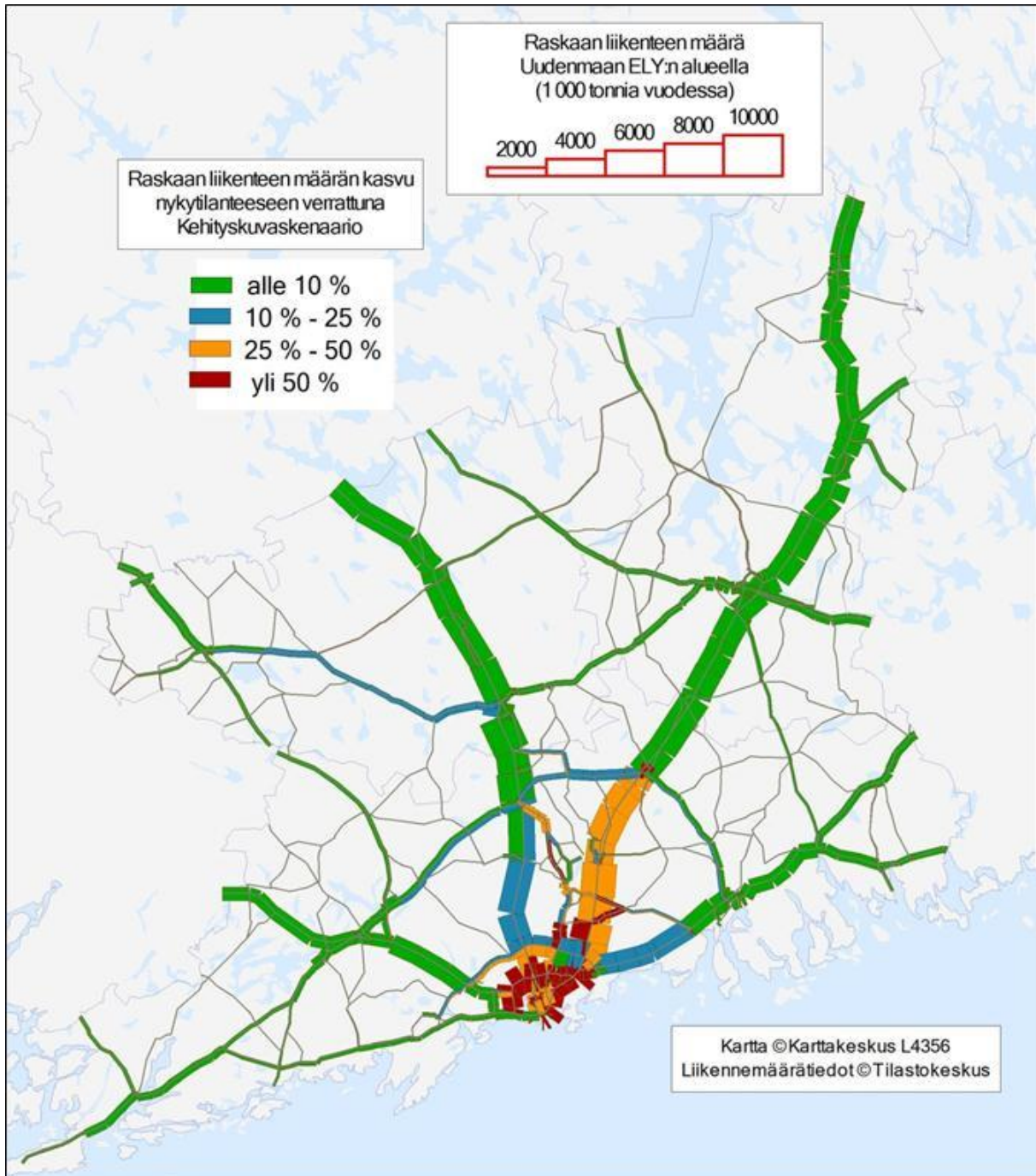
Seuraavassa kuvassa (Kuva 12) on yhdistetty tiedot runkokuljetusten kysynnästä, taukopaikkojen kapasiteetista ja tyypistä sekä palvelujen saatavuudesta. Eniten puutteita palveluja tarjoavista taukopaikoista runkokuljetusten käyttämällä taukovyöhykkeillä näyttäisi olevan valtatiellä 4 Keravan ja Mäntsälän Ohkolan sekä Nastolan ja Heinolan välisillä tieosuuksilla, valtatie 3 Kehä III:n sisällä sijaitsevalla tieosuudella sekä E18-tien (Kehä III ja valtatie 7) Vantaan ja Sipoonlahden välisellä tieosuudella. Myös valtatiellä 25 Raaseporin ja Karjaan sekä Hyvinkään ja Mäntsälän välisillä tieosuuksilla on puutteita palveluja tarjoavista taukopaikoista, mutta näillä tieosuuksilla raskaan liikenteen määrä on selvästi pienempi kuin valtatiellä 4.



Kuva 12. Runkokuljetusten taukovyöhykkeet Uudenmaan ELY-keskuksen maanteilla sekä taukopaikkojen kapasiteetit, palvelutasot ja tyypit.

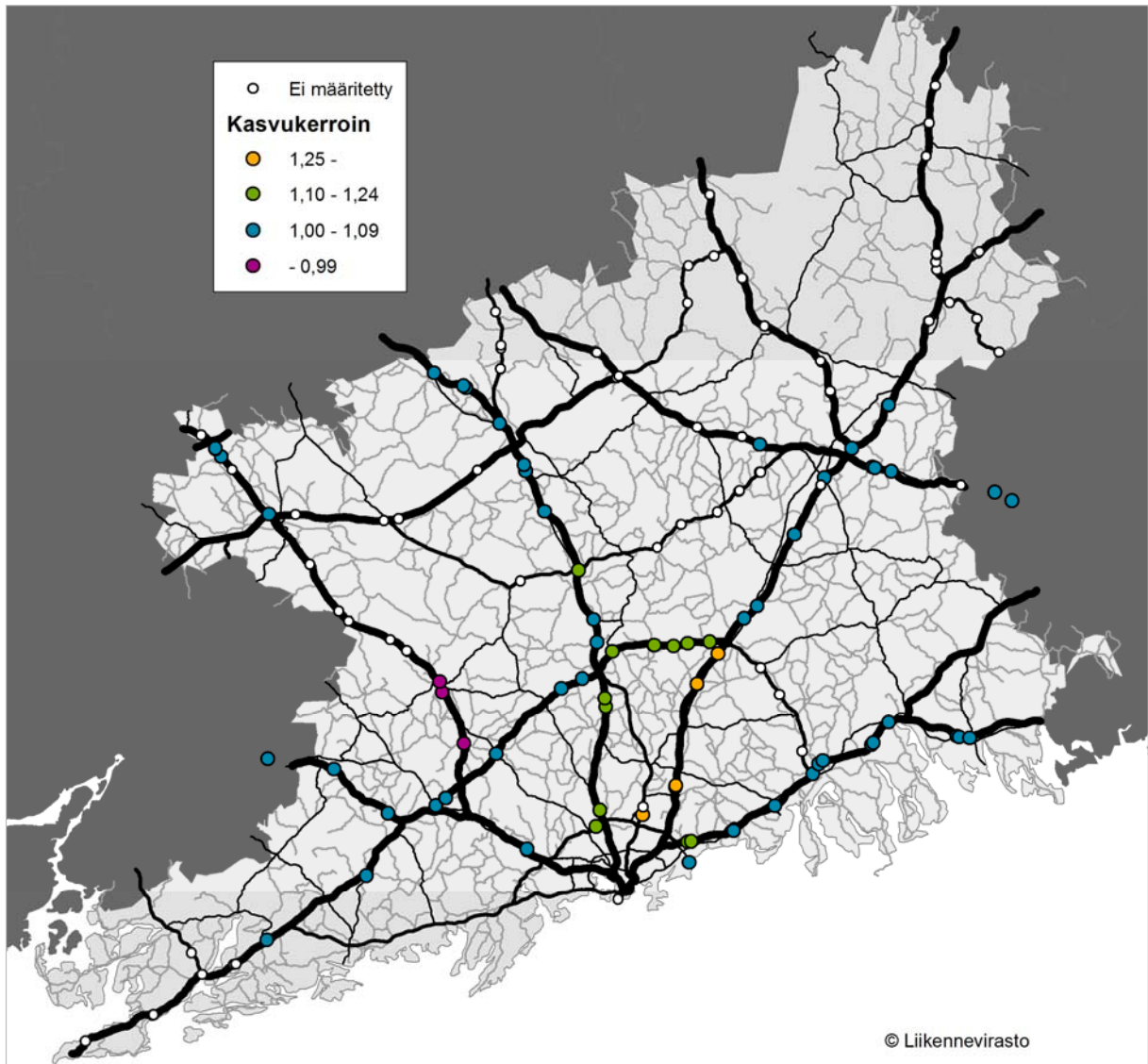
Kysynnän kehittyminen tulevaisuudessa

Taukopaikkojen kysynnän kehittymistä tulevaisuudessa arvioitiin Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan kehityskuvavaihtoehtoa varten tehdyn liikenne-ennusteen perusteella. Seuraavassa kuvassa (Kuva 13) on esitetty raskaan liikenteen sijoittuminen tieverkolle Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tämän ennusteen mukaan. Tieverkolle sijoittuvaa liikennemäärää on verrattu vastaavaan nykytilanteen liikennemäärään (keskiarvo Tilastokeskuksen vuosien 2009, 2010, 2011 ja 2012 raskaan liikenteen kysynnästä). Kuvassa tieosien liikennemäärien kasvu on esitetty neljään (kuvassa eri värit) luokkaan jaoteltuna; alle 10 %:n kasvu, 10–25 %:n kasvu, 25–50 %:n kasvu ja yli 50 %:n kasvu.



Kuva 13. Raskaan liikenteen määrä ja sen kasvu nykytilanteeseen verrattuna kehityskuvavaihtoehdossa (lähde 4. vaihemaakuntakaava, Uudenmaan liitto).

Seuraavassa kuvassa (Kuva 14) on esitetty kehityskuvaan perustuva ennuste taukoapaikkojen käyttöasteista tulevaisuudessa. Ennusteen mukaan suurinta kasvua syntyy valtatielle 4 ja Kehä III:lle.



Kuva 14. Inventoitujen taukoapaikkojen käyttöaste- / kysyntäennuste Uudenmaan liiton 4. vaihemaakuntakaavan kehityskuvan liikenne-ennusteen perusteella. Mukana vain kotimainen kysyntä.

Taukopaikkojen kehittäminen

Ajo- ja lepoaikalainsäädännön vuoksi kuljettajien on pidettävä tauot tietyin aikavälein. Lakisääteisten taukojen pitäminen edellyttää pysäköintiin soveltuvien alueiden olemassaoloa. Kuljetuskustannukset on mahdollista pitää kohtuullisena, kun taukopaikkoja on sopivissa kohdin kuljetusketjua – käytännössä mahdollisimman lähellä kuljetusten lähtö- tai määräpaikkaa. Pääkaupunkiseudulta on poistunut alueita eikä korvaavia alueita ole rakennettu. Uudenmaan toimeliaisuuden ja sitä myötä kuljettamisen odotetaan tulevaisuudessa lisääntyvän. Tämän seurauksena myös kuljettaminen ja taukopaikkojen tarve tulee lisääntymään. Yksityinen sektori tarjoaa palveluja taukopaikoille. Raskaiden ajoneuvojen laajojen pysäköintialueiden toteuttaminen ei kuitenkaan ole yksityisten toimijoiden näkökulmasta kannattavaa.

Maantielain mukaan "maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet." Taukopaikkojen tarve johtuu maanteiden liikenteestä. Valtion tulee edistää taukopaikkojen kehittämistä. Nykylainsäädännön mukaan taukopaikkojen kehittämiseen maanteiden ulkopuolella ei ole mahdollista käyttää valtion perustienpidon rahoitusta. Valtion roolia ja osallistumismahdollisuuksia tulee avoimesti pohtia, kun taukopaikkojen kehittämisen malleja pohditaan.

Kehittämisen vaihtoehtoja

Raskaan liikenteen kuljettajien taukopaikkojen tarjonnan parantamiseen on käytettävissä seuraavia toimintamalleja

- Nykyisten moottoriväylien palvelualueiden laajentaminen raskaan liikenteen pysäköinnin osalta valtion toimenpiteenä. Kuljettajien palvelut tarjoaa nykyiseen tapaan alueella vuokralaisena toimiva huoltoasemaketju (esim. Neste/Kesko ja Teboil).
- Nykyisten pääteiden levähdysalueiden tai suurien pysäköintialueiden laajentaminen raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen osalta. Kuljettajien palvelujen kehittämisestä on sovittava yhteistyössä alueilla vuokralaisena toimivien kahvila-/grillioskiyrityksien kanssa.
- Pääteiden yksityisten liikenneasemien ja huoltoasemien (ABC, Neste/Kesko, St1/Shell ja muut) raskaan liikenteen pysäköintikapasiteetin lisääminen. Lisäpaikkojen toteutuksessa tulisi neuvotella valtion ja liikenneasemayrittäjän yhteistyöstä.
- Kaupunkien tai satamien toteuttamat rekkaparkit mahdollisesti yhteistyöhankkeina valtion kanssa.
- Kaupunkien toteuttamat raskaan liikenteen pysäköintialueet.
- Yksityisten kuljetus- ja huoltoyritysten ja vastaavien tarjoamat taukopaikkapalvelut ja rekkaparkit.

Seuraavassa arvioidaan tarkemmin näiden toimintamallien käyttömahdollisuuksia Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ja jäljempänä luvussa Nykyisten taukopaikkojen kehittämismahdollisuudet käsitellään mahdollisia kehittämiskohteita tiesuunnittain.

Moottoriväylien palvelualueet

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on moottoriväylien varrella viisi palvelualueparia sekä yksittäinen Sipoonlahden palvelualue valtatiellä 7. Palvelualueilla on yhteensä runsaat 100 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa. Nykyisillä palvelualueilla on tyypillisesti noin 10–12 merkittyä raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa/alue/ajosuunta. Paikkojen kysyntä voi olla erityisesti yöaikaan suurempi, mutta alueet on yleensä suunniteltu siten, että luvallisia lisäpaikkoja ei ole käytettävissä.

Tavoitteena voidaan pitää, että kaikilla päätiesuunnilla olisi raskaan liikenteen käytössä ainakin yksi keskieuropalaiseen kokoluokkaan eli noin 30–50 raskaalle ajoneuvolle mitoitettu palvelualue. Kotimaisena esimerkkikohteena voidaan pitää nykyistä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella sijaitsevaa valtatie 1 palvelualueetta Teboil Kivihovia Salossa Suomenselällä. Alueella on pysäköintipaikkoja noin 40 raskaalle ajoneuvolle ja korkealuokkaiset ympärivuorokautiset palvelut kuljettajille. Käyttäjätutkimuksessa alueella laskettiin noin 20 yöpyjää eli se on yhdessä Lohjan ABC liikenneaseman kanssa valtatie 1 varren suosituimpia taukopaikkoja.

Palvelualueiden laajentamisessa toteutusta helpottaa se, että kohteet ovat ainakin pääosin valtion maa-alueella tai tiealueella (esim. moottoritien liitännäisalue). Raskaiden ajoneuvojen lisäpysäköintipaikkojen toteutuskustannukset ovat kohtuullisen pienet, koska liittymät päätielle ja muu perusinfrastruktuuri sekä kuljettajien palvelut on valmiiksi toteutettu. Hankkeita olisi todennäköisesti toteutettavissa nopeallakin aikataululla ilman moniportaista tiensuunnitteluprosessia, maanhankintaa, asemakaavamuutoksia ym.

Kuljettajien palvelujen tarjoaminen ja niiden korkea laatu ovat myös palvelualueella toimivan kaupallisen toimijan (Neste/Kesko, Teboil) intressissä ja niiden säilyminen ja taso voidaan varmistaa alueen vuokrasopimuksessa.

Uusia palvelualueita ei Uudenmaan ELY-keskuksen päätieverkolla ole tällä hetkellä suunnitteilla. Esimerkki mahdollisesti laajettavasta alueesta on Lahdenväylän eli valtatie 4 Tuuliharjan palvelualue Orimattilassa. Alueella oli käyttäjälaskennassa 20–24 yöpyjää eli kaikki raskaille ajoneuvoille merkityt pysäköintipaikat olivat yöllä käytössä. Laajennushankkeita kuvataan tarkemmin jäljempänä tiesuunnittain luvussa Nykyisten taukopaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Pääteiden levähdys- ja pysäköintialueet

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on moottoriväylien varrella noin 35 levähdysaluetta ja muulla päätieverkolla noin 75 pysäköintialuetta. Levähdysalueilla on tyypillisesti noin 3–5 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa/alue/ajosuunta. Suurimmalta levähdysalueilla on noin 10–12 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa. Moottoriväylien levähdysalueista 11 alueella on palveluina kahvila tai grillikioski ja sen yhteydessä wc:t. Pysäköintialueilla on tyypillisesti tilaa 2–5 raskaalle ajoneuvolle. Viime vuosina on levähdys- ja pysäköintialueilta yleisesti vähennetty niillä aiemmin olleita palveluja (wc, pöydät ja jätehuolto).

Alueet ovat vapaasti raskaan liikenteen käytettävissä myös pitkiin taukoihin ja yöpymiseen, mutta muutamilla alueilla, joilla on palveluja, on pysäköinnissä aikarajoituksia. Levähdys- ja pysäköintialueita käytetään myös viranomaisvalvontaan, joka voi ajoittain rajoittaa niiden käyttöä taukopaikkana. Kysyntä on joillain alueilla erityisesti yöaikaan paikkamäärää suurempi, jolloin saatetaan käyttää esimerkiksi henkilöautoille merkityjä paikkoja rekkojen pysäköintiin. Varsinkin ulkomaiset kuljettajat joutuvat käyttämään yöpymiseen myös niin sanottuja kylmiä alueita, joilla ei ole minkäänlaisia palveluja kuljettajille.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella ei ole suunnitteilla uusia levähdysalueita. Muutamia levähdysalueita pääkaupunkiseudulla ja sen ympäristössä on poistunut käytöstä tiejärjestelyjen tai muun maankäytön alta ja joidenkin alueiden säilyminen on jatkossa epävarmaa. Monilla nykyisillä alueilla olisi kuitenkin tilaa laajentaa ja osoittaa raskaille ajoneuvoille lisää pysäköintipaikkoja. Kohteet ovat ainakin pääosin valtion maa-alueella tai tiealueella (esim. moottoritien liitännäisalue) ja hankkeet olisivat todennäköisesti toteutettavissa kevyellä suunnitteluprosessilla ja nopealla aikataululla.

Raskaiden ajoneuvojen lisäpysäköintipaikkojen toteutuskustannukset ovat kohtuulliset. Muu infrastruktuuri on valmiiksi toteutettu. Joissain kohteissa lisäkapasiteettia voisi osoittaa pelkästään liikenteenohjausta muuttamalla. Ongelmana on kuljettajien tarvitsemien palvelujen saatavuus ja laatu. Palvelujen taso ja saatavuus tulisi varmistaa alueen vuokrasopimuksessa, mutta on epävarmaa, ovatko yrittäjät valmiita esimerkiksi investoimaan lisätiloihin, pidentämään aukioloaikoja ym.

Mahdollisia moottoriväylien levähdysalueiden laajennushankkeita voisivat olla esimerkiksi Turunväylän eli valtatie 1 Nupurin levähdysalue Espoossa, missä on taukopaikoille suuri kysyntä. Muita mahdollisia laajennushankkeita kuvataan tarkemmin jäljempänä tiesuunnittain luvussa Nykyisten taukopaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Yksityiset liikenneasemat

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on päätieverkolla noin 30 liikenneasemaa (ABC, Neste/Kesko, St1/Shell, Teboil ja muut), joilla on vähintään 3–5 pysäköintipaikkaa raskaille ajoneuvoille. Useimmilla liikenneasemilla pysäköintipaikkoja tyypillisesti noin 10–15 raskaalle ajoneuvolle, muutamilla asemilla jopa noin 30–40. Liikenneasemat on viitoitettu päätieverkolta, mutta niille on moottoriväylien palvelu- ja levähdysalueista poiketen pääsy myös päätieverkon ulkopuolelta. Monet yksityisistä liikenneasemista on hyvin kysytyjä taukopaikkoja sekä päivä- että yöaikaan. Kaupallisten toimijoiden intressissä ei ole kuitenkaan ollut rakentaa raskaan liikenteen pysäköintikenttiä päiväajan asiakastarvetta (noin 5–10 paikkaa) suuremmiksi, vaikka yöaikana kysyntä voisi olla kaksi–kolme kertaa suurempi. Kuljettajapalvelut ovat useilla liikenneasemilla hyvät ympäri vuorokauden ja niiden kehittäminen on myös kaupallisten ketjujen intressissä.

Liikenneasemien raskaan liikenteen pysäköintipaikat ovat yksityisellä tontilla ja tarkoitettu ensisijaisesti kahvila-ravintolan ja myymälän asiakaskäyttöön ja lyhytaikaiseen pysäköintiin. Liikenneasemien pysäköintipaikkoja ei ole tarkoitettu siirtokuormaukseen tai perävaunun pysäköintiin, mutta tällaista käyttöä niillä on. Myöskään raskaan liikenteen viranomaisvalvontaa ei luonnollisesti voi tehdä näillä alueilla, kuten pääteiden muilla levähdysalueilla.

Eräillä yksittäisillä liikenneasemilla on alueen ylläpitäjä asettanut pysäköinnille aika- tms. rajoituksia, jotka estävät niiden käytön pidempiin taukoihin tai yöpymiseen. Toisaalta muutamia liikenneasemia on suunniteltukin erityisesti raskaan liikenteen käyttöön, mutta niilläkin pysäköintipaikkamäärä on rajallinen (esim. Tikkurilantien Teboil Vantaalla).

Uudenlaisena toteutusmallina tulisi selvittää raskaan liikenteen lisäpysäköintipaikkojen rakentamismahdollisuuksia liikenneasemien yhteyteen osin tienpitäjän kustannuksella varsinaisen teialueen ulkopuolelle. Yrityksillä ei välttämättä ole taloudellisia perusteita tai mahdollisuuksia investoida lisäpaikkoihin, koska niiden tuoma lisämyynti ei välttämättä kata investointia ja kasvaneita kunnossapitokustannuksia. Valtion kannalta olisi kuitenkin kannattavaa kehittää ja lisätä päätieverkon taukopaikkatarjontaa investoimalla näihin lisäpysäköintipaikkoihin. Vaaditut investoinnit ovat suhteellisen pieniä, koska perusinfrastruktuuri ja liittymät päätieltä, viitoitus ym. ovat valmiina. Liikenneasemilla on lisäksi kuljettajien käytössä valmiit korkealuokkaiset palvelut ja usein myös ympäri vuorokauden eli tienpitäjällä ei ole tarvetta investoida niihin.

Ongelmana voivat olla ympäröivän maankäytön asettamat rajoitukset, maanomistus, alueiden asemakaavoitus, pohjavesi- ym. suojelukysymykset. Lisäalueen kunnossapidosta voidaan sopia esimerkiksi moottoriteiden palvelualueiden tapaan yhteistoiminnassa eri osapuolten kesken.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella lisäpysäköintipaikkojen tarvetta raskaalle liikenteelle saattaisi olla esimerkiksi seuraavien liikenneasemien yhteydessä: valtatiellä 3 Riihimäen ABC (noin 30 yöpyjää), valtatiellä 4 Shell Mäntsälä (lähes 20 yöpyjää) ja valtatiellä 7 esimerkiksi ABC Pernaja (lähes 30 yöpyjää). Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on ollut esillä myös muutamia mahdollisia uusia liikenneasemahankkeita (esimerkiksi valtatiellä 1 Hista, valtatiellä 3 Luhtaanmäki ja valtatiellä 7 Sipoo), jotka toisivat lisäkapasiteettia.

Kaupunkien ja satamien rekkaparkit

Pääkaupunkiseudun päätieverkolla (Kehä III ja sisääntulotiet) ei ole poistuvaa Keimolanporttia lukuun ottamatta moottoriväylien palvelualueita, ei suuria yksityisiä liikenneasemia ja levähdysalueitakin on vain muutama. Tästä johtuen taukopaikkatarjonnan riittävä lisääminen pääkaupunkiseudulla pelkästään nykyisiä alueita laajentamalla ei ole käytännössä mahdollista.

Pääkaupunkiseudulla olisi todennäköisesti kysyntää 2–3 suuremmallekin rekkaparkille, joiden kokoluokka olisi 100–200 paikkaa/alue. Tällöin ne täyttäisivät sitä ”piilevää” taukopaikkakysyntää, joka nyt ilmenee muun muassa Länsisatamassa ja Vuosaaren satamassa tapahtuvassa luvattomassa pysäköinnissä yöaikaan. Kysytyimmät alueet pääkaupunkiseudulla ovat Kehä III itäosa lähellä Vuosaaren satamaa ja Kehä III:n keskiosa Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välillä.

Toteutusmallina tulisi selvittää päätieltä hieman sivuun kaupunkirakenteen sisään tai muutoin palvelujen lähelle sijoituvia rekkaparkkeja. Kotimaisena esimerkkihankkeena voi pitää Turun kaupungin toteuttamaa noin 50 paikan rekkaparkkia Suikkilantiellä lähellä Turun satamaa (Kuva 15). Rekkaparkin käyttäjät saavat palvelut viereiseltä huoltoasemalta ja merimieskirkon kiinteistöstä. Varoittavana esimerkkinä voidaan taas pitää Hangossa taajaman ulkopuolelle teollisuusalueelle ilman palveluja toteutettua rekkaparkkia, joka on Venäjän henkilöautokuljetusten vähennyttyä jäänyt ilman käyttäjiä.

Toteutusmallissa tulee harkita, voisiko valtio osallistua rekkaparkkien toteutuskustannuksiin, koska niiden tarve aiheutuu osin myös yleisten teiden liikenteestä sekä levähdysalueiden ja taukopaikkojen puutteesta yleisellä tieverkolla. Rekkaparkit palvelisivat myös satamien tarpeita ja vähentäisivät pysäköintitarvetta satamien alueella, joten kannattaisi selvittää voisiko myös satama olla osarahoittajana.

Tämänkaltaiselle suuremmalle rekkaparkille on aiemmin luonnosteltu tilavarausta Kehä III:n varteen Vantaan Vaaralaan lähelle Vuosaaren satamaa.



Kuva 15. Turun Suikkilantien rekkaparkki. Alueella on noin 50 pysäköintipaikkaa yhdistelmäajoneuvoille. Kuljettajilla on käytettävissä viereisen huoltoaseman ja merimieskirkon kiinteistön palvelut.

Kaupunkien raskaan liikenteen pysäköintialueet

Pääkaupunkiseudulla kaupungit ovat toteuttaneet pieniä raskaiden ajoneuvojen pysäköintialueita asunto-alueille siellä asuvien kuljettajien tarpeisiin. Alueille mahtuu yleensä vain muutamia raskaita ajoneuvoja ja niitä ei ole edes tarkoitettu päätieverkon raskaan liikenteen taukokäyttöön.

Uutena toimintamallina tulisi harkita, voivatko kaupungit toteuttaa vastaavia yleisiä raskaan liikenteen pysäköintialueita myös yritystensä tarpeisiin työpaikka-alueille ja logistiikkakeskittymiin. Alueet voisivat olla kokoluokaltaan esimerkiksi 10–30 paikkaa eli pinta-alaruokinta olisi noin 1500–5000 m².

Esimerkkikohteena voisi olla Kehä III:n varressa Vantaan Viinikkalassa Tikkurilantien varressa sijaitseva valtakunnallisestikin merkittävä logistiikka-alue, jolla on raskaan liikenteen pysäköintiongelmia. Alueelle olisi mahdollisesti toteutettavissa asianmukainen raskaan liikenteen pysäköintialue ainakin tilapäisesti hyödyntämällä vielä rakentamatonta Tikkurilantien toisen ajoradan aluevarausta. Aluetta käytetään jo nyt käytännössä taukoihin, yöpymiseen, perävaunujen säilytykseen ym., mutta alueen käyttö on suunnittelematonta ja tehotonta. Alue on tulevaa katualuetta ja lentomelualuetta, joten raskaan liikenteen pysäköinnille ei pitäisi olla ympäristön puolesta esteitä. Alueen etuna on, että kuljettajilla on jo käytettävissä viereisen Teboil-huoltamon palvelut.

Tulisi harkita, voisiko valtio osallistua näiden pysäköintialueiden toteutuskustannuksiin, koska tarve tulee osin yleisten teiden liikenteestä ja levähdysalueiden puutteesta yleisellä tieverkolla.

Kuljetus- ja huoltoyritysten taukopaikat ja rekkaparkit

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on myös muutamia yksityiseltä pohjalta toimivia raskaalle liikenteelle osoitettuja taukoihin ja yöpymiseenkin soveltuvia pysäköintialueita, joilla on myös raskaan kaluston huoltopalveluja ja kahvila-/ravintolapalveluja kuljettajille. Palvelut sijoittuvat esimerkiksi tavaraterminaalien ja kuljetusliikkeiden varikkojen yhteyteen. Esimerkkejä ovat valtatiellä 3 Rekkarasti Hyvinkäällä ja valtatiellä 25 KiitoSimeon Rajamäellä.

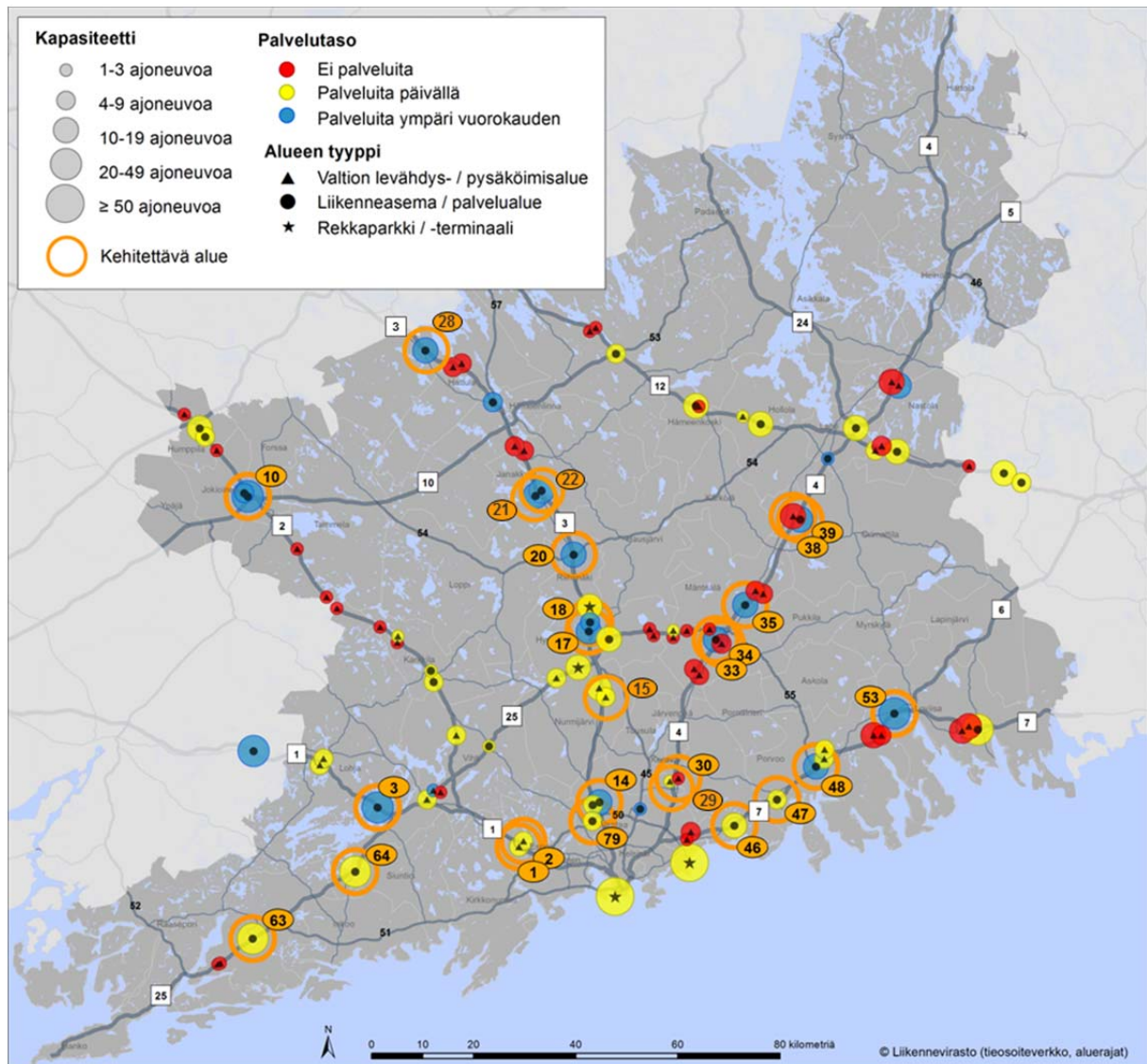
Toimintamallina tulisi edistää myös tämän kaltaisten palvelujen kehittymistä. Esimerkiksi Ruotsissa ovat eräät vastaavien palvelujen tarjoajat kehittäneet mallia pidemmälle. Alueet ovat laajempia ne tarjoavat myös niin sanottuja turvallisen rekkaparkin palveluja eli alue on valaistu, aidattu ja/tai varustettu kameravalvonnalla jne. Käyttäjät maksavat turvallisella alueella yöpymisestä erillisen korvauksen.

Uutena toimintamallina tulisi harkita valtion ja yksityisten kuljetus- ja tai huoltoyritysten yhteistyötä tauko- ja yöpymispaikkojen toteutuksessa päätieverkon varrella. Pitkällä aikavälillä tavoitteena olisivat turvalliset rekkaparkit, joille on mitä todennäköisimmin tulossa kysyntää myös Suomessa.

Nykyisten taukopaikkojen kehittämismahdollisuudet

Inventoiduista 99 nykyisestä taukopaikasta valittiin käyttöasteiden, kysynnän, olemassa olevan palvelutarjonnan tai sen lisäämisen mahdollisuuden sekä kehittämistarpeiden perusteella tarkempaan analyysiin 27 taukopaikkaa, joille tai joiden läheisyyteen mahdollisia kehittämistoimenpiteitä voitaisiin suunnata. Nämä taukopaikat on esitetty seuraavassa kuvassa oranssilla ympyrällä ja numeroituina. (Kuva 16)

Seuraavana on arvioitu "valittujen" taukopaikkojen kehittämismahdollisuuksia tiesuunnittain. Yhteenvedo ja taukopaikkojen priorisointi -luvussa valitut taukopaikat on priorisoitu.



Kuva 16. Kehitettävät taukopaikat.

Valtatie 1

Nupurin levähdysalueet, Espoo (numerot 1 ja 2, Kuva 16 ja Kuva 17)

Valtatien 1 varressa muutaman kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitsevat Nupurin levähdysalueet ovat suosittuja taukopaikkoja päiväsaikaan, jolloin ne palvelevat pääasiassa paikallisia kuljettajia (mm. Ämmässuon ”teollisuusalueen” kuljetukset). Alueiden kapasiteetti on pienehkö, mistä johtuen alueet ylikuormittuvat ja raskaan liikenteen pysäköintiä esiintyy rampeilla saakka. Alueiden laajentamismahdollisuudet ovat rajalliset. Niiden palvelut korvautuvat mahdollisesti tulevaisuudessa Histan liittymään suunnitellulla levähdysalueella ja liikenneasemalla.



Kuva 17. Nupurin levähdysalueet.

ABC Lohja (numero 3, Kuva 16 ja Kuva 18)

Noin 36 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitseva ABC Lohja on hyvin suosittu tauko- ja yöpymispaikka valtatie 1 varressa. Nykyisellään sillä on melko laaja raskaiden ajoneuvojen pysäköintialue, jota olisi mahdollista kehittää. ABC Lohjan kehittäminen ei ole välttämättä kiireellisimpiä kohteita, koska valtatie 1 varressa on jo korkealuokkainen raskaan liikenteen taukopaikka Suomusjärven Teboil Kivihovi, missä on kapasiteettia noin 40 paikkaa ja siitä käytössä noin 50 %.



Kuva 18. ABC Lohja.

Valtatie 2

Autokeidas, Forssa (numero 10, Kuva 16 ja Kuva 19)

Forssan Autokeitaan alueen sijainti on hyvä valtatie 2 ja valtatie 10 liittymässä ja käyttäjämäärä on suurimpia Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Autokeitaalta on matkaa Kehä III:lle noin 100 kilometriä. Kapasiteettia voitaisiin mahdollisesti lisätä Autokeitaan ympäristön pysäköintialueiden järjestelyllä siten, että samat alueet olisivat päivisin henkilöauto-asiakkaiden ja öisin raskaan liikenteen käytettävissä.

Lähellä sijaitsee myös ABC Masuuni, joka voisi olla Autokeitaalle vaihtoehtoinen kehittämiskohde.



Kuva 19. Autokeidas.

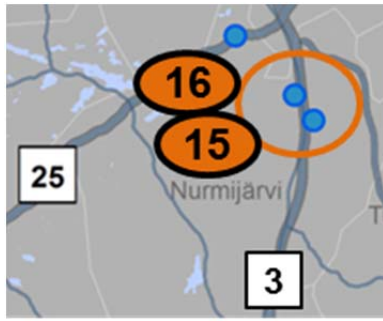
Valtatie 3

Keimolanportti (pohjoiseen), Vantaa (numero 14, Kuva 16 ja Kuva 20)

Muutaman kilometrin päässä Kehä III:lta valtatie 3 varressa sijaitsevalle Keimolanportille on suunniteltu korvaavaa aluetta Luhtaanmäen liittymään. Vaihtoehtona on tutkittu myös noin 25 km päässä Kehä III:lta sijaitsevien Nurmijärven Nummenniityn / Karhukorven levähdysalueiden laajentamista (Karhukorpi Stop Cafe numero 15, Kuva 16, Kuva 21 ja Kuva 22 sekä Nummenniitty Kahvila Roosa numero 16, Kuva 16, Kuva 21 ja Kuva 23). Esimerkiksi Nummenniityn alue olisi suhteellisen helposti laajennettavissa noin 20 raskaalle ajoneuvolle. Tämä edellyttäisi, että alueiden kahvila- ym. palveluja kehitettäisiin ja aukioloaikoja pidennettäisiin. Samassa yhteydessä korvattaisiin myös Keimolanportin etelän suunnan alue.



Kuva 20. Keimolanportti (pohjoiseen).



Kuva 21. Karhunkorpi Stop Cafe ja Nummenniitty Kahvila Roosa.

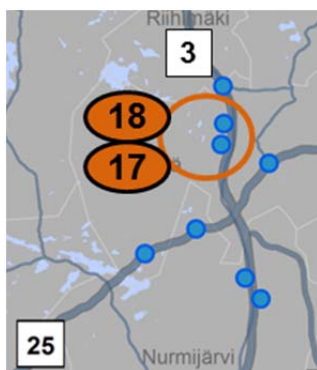


Kuva 22. Karhunkorpi Stop Cafe.



Kuva 23. Nummenniitty Kahvila Roosa.

ABC Hyvinkää (numero 17, Kuva 16, Kuva 24 ja Kuva 25) ja **Teboil Sveitsinhovi, Hyvinkää** (numero 18, Kuva 16, Kuva 24 ja Kuva 26)



Noin 40 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitsevat ABC Hyvinkää ja Teboil Sveitsinhovi ovat hyvin suosittuja tauko- ja yöpymispaikkoja valtatie 3 varrella Hyvinkään pohjoisen liittymän läheisyydessä. Liikenneasemilla laskettiin päiväsaikaan olevan pysäköitynä yhteensä noin kymmenen raskasta ajoneuvoa ja yöllä 20–30 ajoneuvoa. ABC:n pihalla pysäköintipaikkoja on rajoitetusti, mutta laajentamismahdollisuuksia voisi tutkia. Alue olisi mahdollinen kohde valtion, ABC:n, Teboilin ja Hyvinkään kaupungin yhteistyölle suuremman rekkaparkin toteuttamiseksi valtatie 3 käytävässä.

Kuva 24. ABC Hyvinkää ja Teboil Sveitsinhovi.



Kuva 25. ABC Hyvinkää.



Kuva 26. Teboil Sveitsinhovi.

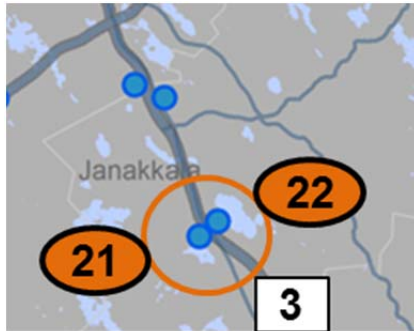
ABC Riihimäki (numero 20, Kuva 16 ja Kuva 27)

Noin 55 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitsevilla ABC Riihimäellä raskas liikenne on otettu nykyisin hyvin huomioon ja pysäköintipaikkoja on merkitty kiitettävästi. Liikenneasemalla laskettiin yöajaksi tauolle pysäköitynä 25–30 raskasta ajoneuvoa, mikä on Uudenmaan ELY-keskuksen alueella valtatie 3 suunnan suurin määrä. Lisäksi aseman pysäköintipaikkoja käytetään paljon perävaunujen pysäköintiin. Alueella olisi toimiva sijainti suuremmallekin rekkaparkille kahden päätien liittymässä. Maankäyttö sallisi mahdollisesti myös raskaan liikenteen pysäköintialueen laajentamisen pohjoiseen. Alue olisi yksi mahdollinen kohde valtion ja ABC:n yhteistyöhankkeelle suuremman esimerkiksi noin 50 ajoneuvolle mitoitettun kansainvälisen tason rekkaparkin toteuttamiseen valtatie 3 käytävässä. Suurta kysyntää tällä tieosuudella kuvaa se, että myös lähellä sijaitsevat Hyvinkään ABC:n ja Teboilin ja sekä Janakkalan Linnatuulen taukopaikat ovat yöajaksi täysiä.



Kuva 27. ABC Riihimäki.

Linnatuulen palvelualue, Janakkala (etelään numero 21, Kuva 16, Kuva 28 ja Kuva 29 ja pohjoiseen numero 22, Kuva 16, Kuva 28 ja Kuva 30)



Linnatuulen palvelualue Janakkalassa on myös suosituimpia tauko-/yöpymispaikkoja valtatie 3 käytävässä. Alue sijaitsee noin 70 kilometrin päässä Kehä III:lta. Pysäköintipaikkojen kysyntä olisi todennäköisesti suurempikin, mutta käyttöä rajoittaa se, että merkittyjen 12+12 raskaan liikenteen paikan ulkopuolelle ei juuri voi pysäköidä. Alueella laskettiin enimmillään yöaikana pysäköitynä yhteensä 25 rekkaa. Pysäköintialueet sijaitsevat moottoritien palvelualueella eli pysäköintipaikkamäärän lisääminen olisi mahdollista valtion toimenpitein.

Kuva 28. Linnatuuli I ja Linnatuuli II.

Pohjoisen suunnan alueella laajentamismahdollisuuksia rajoittavat moottoritien rampit ja viereinen maantie 130. Etelän suunnan puolella muu maankäyttö ei rajoittaisi laajennusmahdollisuuksia. Linnatuulesa palvelut sijaitsevat moottoritien yli kulkevalla sillalla eli ne ovat saavutettavissa hyvin molemmilta pysäköintialueilta.



Kuva 29. Linnatuuli II.



Kuva 30. Linnatuuli I.

Shell littala (numero 28, Kuva 16 ja Kuva 31)

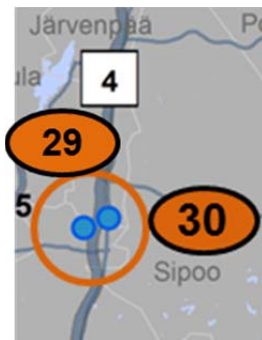
Noin 105 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitseva Shell / St 1 littala on yksi valtatie 3 suosituimmista tauko-
paikoista, jolla laskettiin olevan pysäköitynä päivällä 5–6 ja yöllä jopa noin 20 rekkaa. Alueen maankäyttö
sallisi raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen lisäämisen kohtuullisen pienin kustannuksin. Alue olisi mah-
dollinen kohde valtion ja Shell / St 1 ketjun yhteistyöhankeelle suuremman rekkaparkin toteuttamiseen
valtatie 3 käytävässä.



Kuva 31. Shell litala.

Valtatie 4

Leppäkorven levähdysalueet, Vantaa (etelään numero 29, Kuva 16, Kuva 32 ja Kuva 34 ja pohjoiseen
numero 30, Kuva 16, Kuva 32 ja Kuva 34)



Noin 15 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitsevat Leppäkorven levähdysalueet
Vantaalla ovat kooltaan pieniä ja palveluina on nykyisin ainoastaan grillikioski ete-
län suunnan alueella. Alueille olisi tilan puolesta mahdollista lisätä helposti raskaan
liikenteen pysäköintipaikkoja, mutta ongelmana on palvelujen järjestäminen kuljet-
tajille.

Kuva 32. Leppäkorven levähdysalue.



Kuva 33. Leppäkorpi I.



Kuva 34. Leppäkorpi II.

Tuuliruusun levähdysalueet, Mäntsälä (numerot 33 ja 34, Kuva 16 ja Kuva 35)

Noin 40 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitsevista Tuuliruusun levähdysalueista etelän suunnan puoli on hyvin suosittu, mutta alueen laajentamismahdollisuudet ovat rajalliset. Vapaata kapasiteettia on pohjoisen suunnan puolella ja tätä puolta olisi mahdollista laajentaa. Hankeideaa on aiemmin tutkittu mm. Mäntsälän kunnan kanssa. Kunnalla olisi intressiä saada liittymä moottoritieltä myös vanhan Lahdentien maankäyttöä varten.



Kuva 35. Tuuliruusun levähdysalueet.

Shell Mäntsälä pohjoinen (numero 35, Kuva 16 ja Kuva 36)

Noin 50 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitseva Shell Mäntsälä pohjoinen on hyvin suosittu tauko-/yöpymispaikka valtateiden 4 ja 25 liittymän tuntumassa. Shellin pihalla paikkoja on rajoitetusti. Viereisen Juustoportin pihan "luvallisia" käyttömahdollisuuksia voisi tutkia. Tämä on mahdollinen kohde valtion ja St1/Shellin yhteistyöhankkeelle suuremman rekkaparkin toteuttamiseen valtatie 4 käytävässä.



Kuva 36. Shell Mäntsälä pohjoinen.

Tuuliharjan levähdysalueet, Orimattila (numerot 38 ja 39, Kuva 16 ja Kuva 37)

Tuuliharjan levähdysalueet Orimattilassa ovat suosituimpia tauko-/yöpymispaikkoja valtatie 4 käytävässä. Levähdysalueet sijaitsevat noin 70 kilometrin päässä Kehä III:lta. Alueiden kysyntä voisi olla suurempikin, mutta käyttöä rajoittaa se, että merkittyjen 10+10 raskaan liikenteen paikan ulkopuolelle ei juuri voi pysäköidä. Alueet sijaitsevat moottoritien palvelualueella eli raskaan liikenteen paikkamäärän lisääminen olisi mahdollista valtion toimenpitein. Pohjoisen suunnan alueen laajentamismahdollisuuksia rajoittaa sijainti moottoritien ja järvenrannan välissä. Etelän suunnan puolella on paremmat laajennusmahdollisuudet, mutta palvelut sijaitsevat moottoritien vastakkaisella puolella.

Orimattilan kunnalla on tarpeita kehittää levähdysalueen ympäristön maankäyttöä, mutta tämä edellyttäisi palvelualueen liittämäramppien kehittämistä varsinaiseksi eritasoliittymäksi ja avaamista myös muulle kuin palvelualueen liikenteelle.



Kuva 37. Tuuliharjan levähdysalueet.

Valtatie 7

Neste Oil Sipoonlahti, Sipoo (numero 46, Kuva 16 ja Kuva 38)

Sipoossa runsaan 10 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitsevassa Neste Oil Sipoonlahdessa on noin kymmenen raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa. Alueen merkittävä laajentaminen on ongelmallista ympäröivän muun maankäytön tarpeiden takia. Vaihtoehtona on uuden korvaavan levähdysalueen/liikenneaseman toteuttaminen Kilpilahden uuden eritasoliittymän yhteyteen, missä on vähemmän muuta rajoittavaa maankäyttöä. Uudentyyppisenä vaihtoehtona voi tutkia Sipoonlahdessa eritasoliittymän bussipysäkin liityntäpysäköintialueen ja rekkaparkin yhdistämistä; alue olisi päivisin liityntäpysäköintikäytössä ja öisin rekkaparkkina. Moottoritien eritasoliittymästä ja levähdysalueen ympäristöstä laaditaan parhaillaan kaavoitusta palvelevaa aluevaraussuunnitelmaa.



Kuva 38. Neste Oil Sipoonlahti.

Kulloon Kotitupa, Porvoo (numero 47, Kuva 16 ja Kuva 39)

Porvoossa runsaan 20 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitseva Kulloon Kotitupa on kooltaan pieni, mutta alueen viereen on aiemmin kaavailtu uutta suurempaa liikenneasemaa. Aluetta aiemmin käyttänyttä Kilpilahden raskasta liikennettä on siirtynyt osin uudelle reitille, mutta käyttäjäpotentiaalia on E18-tien liikenteessä. Vaihtoehtona Kulloon Kotituvalle on viereisen Kilpilahden uuden liittymän liikenneasema.



Kuva 39. Kulloon Kotitupa.

Shell Kuninkaanportti, Porvoo (numero 48, Kuva 16 ja Kuva 40)

Runsaa 30 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitseva Shell Kuninkaanportti Porvoossa on hyvin suosittu tauko-/yöpymispaikka kahden päätien liittymässä. Raskaan liikenteen paikkojen lisäämismahdollisuuksia tulisi tutkia tarkemmin, esimerkiksi sallisiko asemakaava ym. laajentamisen.



Kuva 40. Shell Kuninkaanportti.

ABC Kuninkaantie, Pernaja (numero 53, Kuva 16 ja Kuva 41)

Noin 50 kilometrin päässä Kehä III:lta sijaitseva ABC Kuninkaantie Pernajassa on suosittu tauko-/yöpymispaikka. Alueella olisi mahdollista lisätä kapasiteettia esim. noin 50 paikkaan pysäköintikenttää laajentamalla ja katujärjestelyillä. Yöajan lisäkapasiteettia voisi olla myös viereisen myymäläkiinteistön pysäköintialueella. Alue on yksi mahdollinen kohde valtion, ABC:n ja St 1 yhteistyöhankkeelle kansainvälisen tason rekkaparkin toteuttamiseen E18-käytävässä.



Kuva 41. ABC Kuninkaantie.

Valtatie 25

Shell, ABC ja Neste, Karjaa (numero 63, Kuva 16 ja Kuva 42)

Noin 70 kilometrin päässä Kehä III:lta Karjaalla sijaitseva ABC:n, Shellin ja Neste Oil D:n muodostama tauko-/yöpymispaikkakeskittymä on suosituin valtatie 25 käytävässä ja lienee korvannut käytännössä Hangon rekkaparkin. Alueella on potentiaalia kehittyä kansainvälisen tason rekkaparkiksi, mutta se edellyttäisi todennäköisesti sitä, että kaupunki tai valtio toteuttaisi lisää pysäköintipaikkoja yöajan käyttöön. Alueella on hyvä palvelutarjonta jo nyt (ABC, Shell ja Neste Oil D tankkausasema).



Kuva 42. Shell, ABC ja Neste Karjaalla.

St1 ja Neste, Virkkala (numero 64, Kuva 16 ja Kuva 43)

St1:n ja Nesteen alue Virkkalassa noin 35 kilometrin päässä Kehä III:lta on nyt myös paikallisten yritysten käytössä perävaunujen pysäköintiä ym. varten. Alueella ei ole yöajan palveluja.



Kuva 43. St1 ja Neste Virkkalassa.

Kantatie 50 (Kehä III)

ABC Deli Petikko, Vantaa (numero 79, Kuva 16 ja Kuva 44)

ABC Deli Petikko on ollut käytännössä ainoa raskaan liikenteen taukopaikka Kehä III:n varrella. Kysyntä sekä päivällä että yöllä olisi tällä alueella suurinta, mutta ABC on juuri äskettäin tiukentanut alueen käyttöä. Huoltoaseman pihalle on asetettu 30 minuutin aikarajoitus ja kadunvarteen pysäköinti on estetty kivipollarin.

Huoltoaseman vieressä sijaitsee rakentamatonta aluetta, jonka käyttöä muihin tarkoituksiin rajoittavat muun muassa Kehä III:n melu ja voimalinja. Alueen käyttämistä pysäköintialueena tulisi selvittää. Alueella pysäköivät voisivat käyttää ABC:n palveluja.



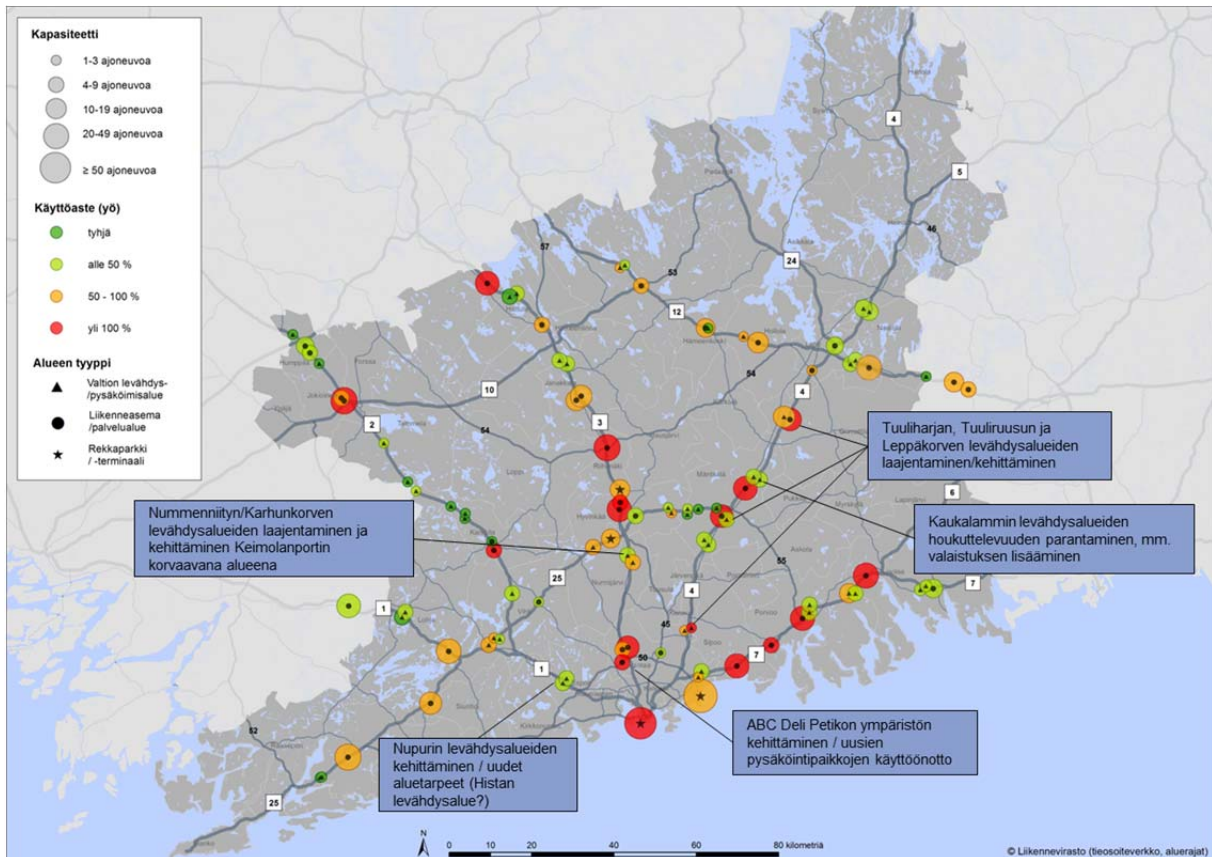
Kuva 44. ABC Deli Petikko.

Tikkurilantien varsi, Viinikkala, Vantaa

Viinikkalassa Tikkurilantien varressa rakentamattoman toisen ajoradan tilavarausta käytetään nyt raskaan kaluston pysäköintiin ja taukoihin. Alue sijaitsee parin kilometrin päässä Kehä III:sta. Alueen käytön voisi "virallistaa" sekä tasoittaa ja merkitä pysäköintialueeksi, kunnes toinen ajorata rakennetaan. Alueella pysäköiville päiväjän palvelut on saatavissa viereisellä Tebooililla.

Mahdolliset pienin toimenpitein kehitettävät kohteet

Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on useita mahdollisia palvelu- ja levähdysalueita, joita voitaisiin harkita parannettavaksi ja laajennettavaksi nopeallakin aikataululla. Kohteita ovat esimerkiksi Nupurin levähdysalueet valtatiellä 1, Nummenniityn/Karhunkorven levähdysalueet valtatiellä 3 sekä Kaukalammin levähdysalueet ja Tuuliharjan, Tuuliruusun ja Leppäkorven levähdysalueet valtatiellä 4. Yhteistyöhankkeena Vantaan kaupungin ja ABC ketjun kanssa voisi selvittää myös Kehä III:n Petikon alueen kehittämistä. (Kuva 45)



Kuva 45. Mahdolliset pienin toimenpitein kehitettävät kohteet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.

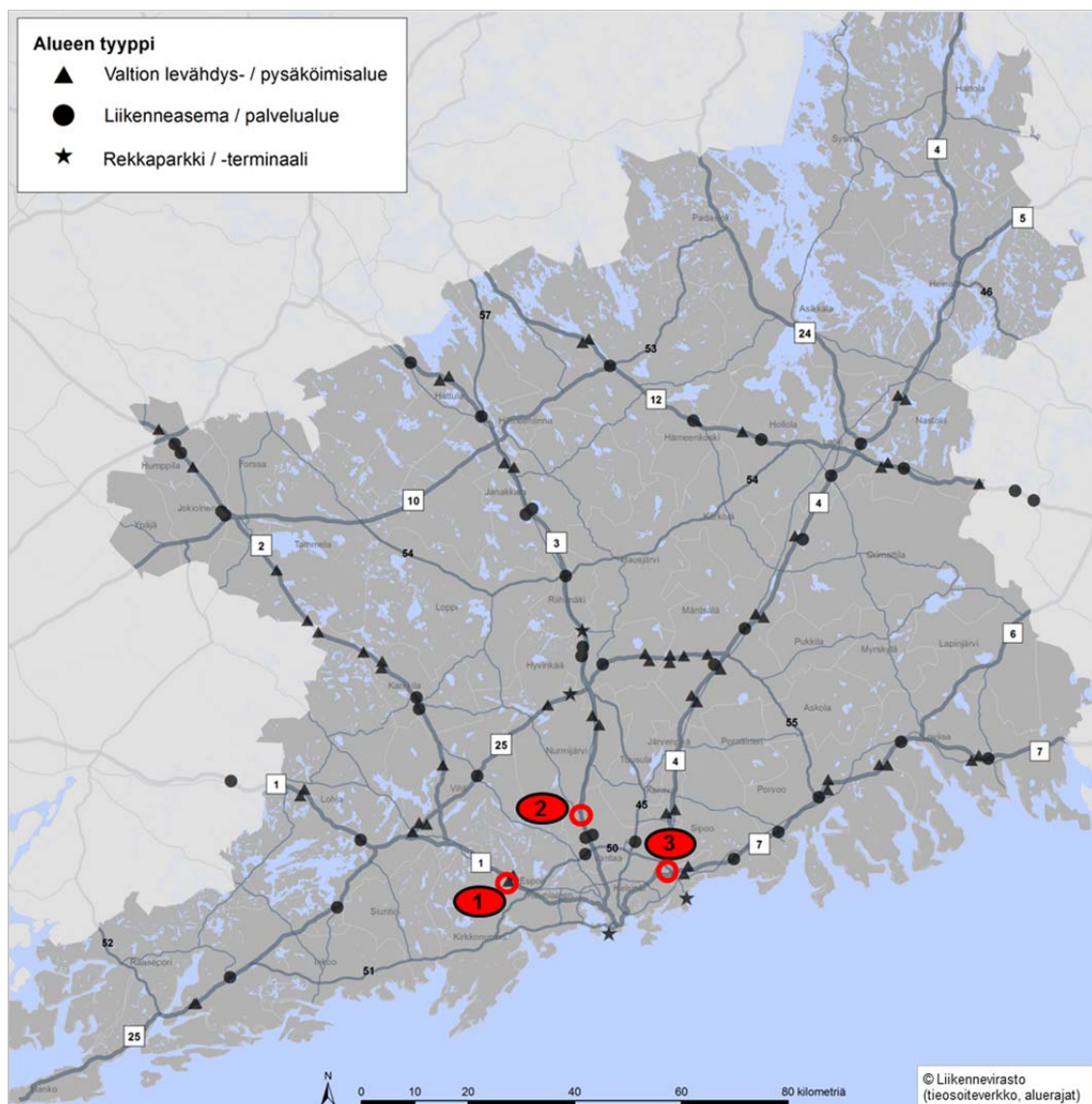
Lisää mahdollisia pienin toimin parannettavia kohteita on esitetty Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisussa Pysäköinti- ja levähdysalueiden pienet kehittämistoimenpiteet Uudenmaan ELYn alueella (ELY-keskuksen raportteja 78/2012).

Uudet taukopaikka-alueet

Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle on jo aiemmin ideoitu eräitä uusia taukopaikka-alueita ja hankeideoita on noussut esille tämän selvitystyön yhteydessä. Mahdollisten uusien taukopaikka-alueiden sijoituspaikan valintakriteerejä ovat tässä olleet esimerkiksi

- olemassa olevia suunnitelmia
- sijainti tieosuuksilla, jolla on suuri taukopaikkakysyntä sekä päivällä että yöllä
- tilaa toteuttaa raskaan liikenteen pysäköintialue myös tarpeen mukaan normaalia laajempuna (pääteiden varsilla noin 20–50 paikkaa/alue ja rekkaparkeissa tarvittaessa noin 100–200 paikkaa)
- mahdollisuudet kehittää alueita tulevaisuudessa myös turvallisiksi rekkaparkeiksi
- alueella on järjestettävissä hyvät (lähes) ympärivuorokautiset palvelut kuljettajille.

Nämä kriteerit täyttäviä mahdollisia uusia taukopaikka-alueita ovat esimerkiksi kolme kohdetta, jotka on esitetty seuraavassa kuvassa punaisella pohjalla numeroituina. (Kuva 46)



Kuva 46. Uudet taukopaikka-alueet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.

Valtatie 1, Histan / Kulmakorven levähdysalue, Espoo (numero 1, Kuva 46)

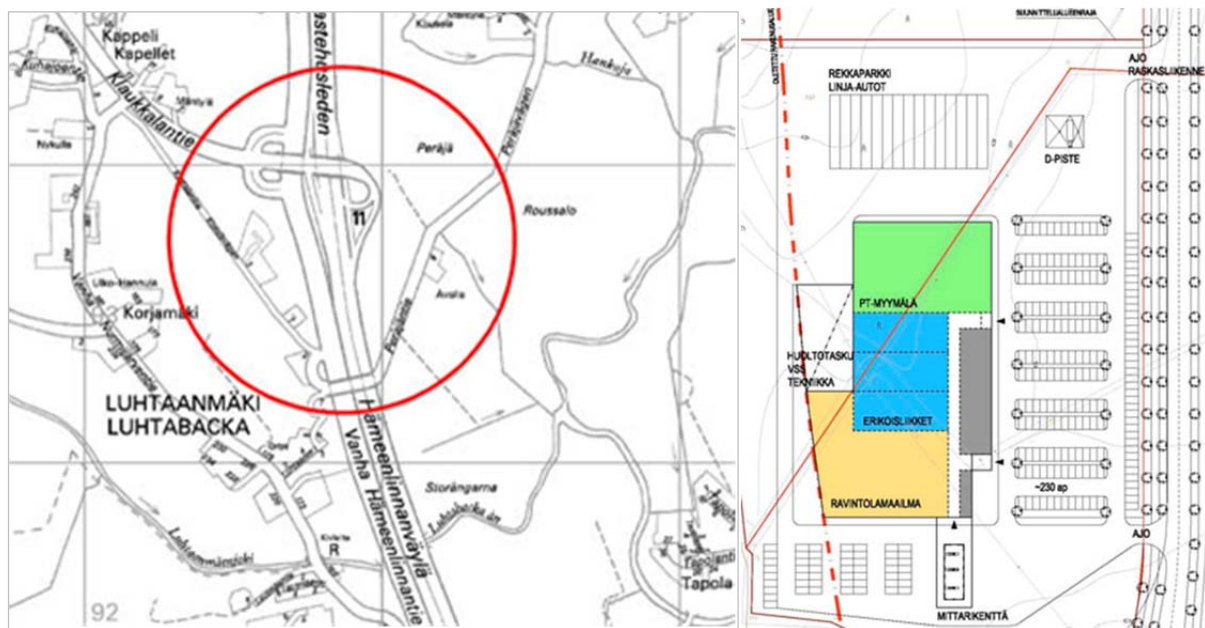
Valtatien 1 varressa sijaitsevan Espoon Histan/Kulmakorven levähdysalueesta on laadittu luonnossuunnitelmia. Tekeillä oleva Kulmakorpi I -asemakaava mahdollistaa levähdysalueen/palvelualueen sijoittamisen kaava-alueella, mutta ei tehtyjen luonnossuunnitelmien mukaisena. Levähdysalueen/palvelualueen sijoittaminen kaava-alueelle edellyttää, että siitä laaditaan uusi suunnitelma.

Valtatie 3, Luhtaanmäen alue, Vantaa (numero 2, Kuva 46 ja Kuva 47)

Luhtaanmäen alue sijaitsee valtatie 3 (Hämeenlinnanväylä) varrella nykyisen Klaukkalan eritasoliittymän kohdalla. Alueelle ollaan suunnittelemassa lähivuosina poistuvan Keimolanportin palvelualueet korvaavaa liikenneasemaa ja kaupallista keskittymää. Liikenneasema edellyttää, että valtatie 3 nykyisiä rampeja parannetaan liikennöitävyyden kannalta sujuvimiksi ja pohjoiseen suuntautuvan rampin sijaintia muutetaan. Suunnitteluvaiheessa hanke sijoittui tulevan Kehä IV:n liittymään ja rampimuutoksilla olisi ennakoitu tätä liittymää. Kehä IV linjaus on sittemmin siirtynyt pohjoisemmaksi.

Hankkeelle kaavailtu pinta-ala on noin neljä hehtaaria ja rakennusoikeus noin 3000 kerros-m². Ensimmäisissä luonnoksissa on liikenneasemalle esitetty 15 pysäköintipaikkaa raskaille ajoneuvoille, mutta raskaan liikenteen pysäköintialueen laajentamista naapuritontille on myös tutkittu.

Kannattaisi myös selvittää, voisiko korvaavan palvelualueen sijoittaa moottoritien länsipuolelle nykyisen asuntovaunualueen/-myynnin viereen tukeutuen sen palveluihin.



Kuva 47. Luhtaanmäen kaupallisen keskuksen ja liikenneaseman luonnos vuodelta 2008.

Kantatie 50 (Kehä III), Vaaralan alue, Vantaa (numero 3, Kuva 46 ja Kuva 48)

Vuonna 2006 on laadittu Vuosaaren sataman aiheuttamaan liikenteeseen liittyen luonnossuunnitelmia suuresta noin 200 pysäköintipaikan rekkaparkista, joka sijoittuisi Kehä III:n varteen Vantaalle lähelle valtatie 7 eritasoliittymää. Tämän eritasoliittymän parannustyö on nyt valmistumassa ja rekkaparkkialue olisi liikenneyhteyksien puolesta alueelle toteutettavissa.



Kuva 48. Kehä III varteen Vaaralaan luonnosteltu rekkaparkki.

Taukopaikat Suomessa ja ulkomailla

Kansainvälisiä selvityksiä

Hyvien taukopaikkojen ja toimivan taukopaikkaverkoston merkitys raskaan liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden kannalta on todettu tärkeäksi ympäri maailmaa. Kanadalaisessa kirjallisuustutkimuksessa vuodelta 2009 (Montufar et al. 2009) on tehty yhteenveto kymmenistä raskaan liikenteen taukopaikkoja tutkivista artikkeleista Pohjois-Amerikasta ja Australiasta. Selvityksessä kerättiin yhteisiä tekijöitä eri alueiden taukopaikkojen kehittämisstrategioista. Yhteisiä tekijöitä olivat

- *Tiivis sidosryhmäyhteistyö.* Sidosryhmäyhteistyöhön pitäisi sisällyttää laajasti eri näkökulmia sekä yksityiseltä että julkiselta sektorilta. Haastatteluilla, kyselyillä ja syväanalyysillä tulee kartoittaa mahdollisimman tarkka kuva aidosta kysynnästä ja alan tarpeista, jolloin kehittämisinvestointien kohdentaminen on mahdollisimman tehokasta.
- *Julkisten ja yksityisten toimijoiden sitoutuminen pitkäaikaiseen yhteistyöhön.* Kustannusten jakaminen elinkaari-/PPP-mallilla on monessa tapauksessa todettu toimivaksi ratkaisuksi. PPP-malli antaa mahdollisuuden investointi- ja ylläpitokustannusten jakamiseen ja pienentämiseen sallien samalla asianmukaisen kaupallisen kehityksen kuljettajien tarpeiden tyydyttämiseksi. Myös yksityisten investointien tapauksessa yhteistyö julkisen sektorin kanssa on paikallaan, jotta esimerkiksi alueiden viitoitus saadaan mahdollisimman hyvin kuljettajia palvelevaksi. Myös alueellisten pysäköintisäädösten tarkistaminen on joissain tapauksissa tarpeen.
- *Tietojärjestelmien hyödyntäminen.* Pysäköintisovellusten käyttöönotto on todettu tehokkaaksi tavaksi vastata tilanteeseen, jossa pysäköinnin kysyntä on tarjontaa suurempi. Monissa tapauksissa tämä tarkoittaa reaaliaikaisen informaation jakamista kuljettajille vapaista pysäköintipaikoista taukopaikoilla, esimerkiksi internetin tai muun median kautta. Kuitenkin myös muut tavat, kuten paperiset kartat, ovat hyviä työkaluja.

Australian olosuhteet poikkeavat monelta osin Suomen oloista, mutta joiltain osin taukopaikkoja koskevat kehittämistarpeet ovat yleismaailmallisia. Esimerkiksi Queenslandin osavaltion taukopaikkojen toimintalinjoissa korostetaan riittävän viitoituksen ja muun opastuksen sekä valaistuksen vaikutusta turvallisuuteen ja taukopaikan näkyvyyteen. Toimintalinjoissa myös todetaan, että alueiden ylläpito ja sen kustannukset on tärkeää huomioida jo suunnitteluvaiheessa. Myös näissä toimintalinjoissa kuvataan eri toimijoiden (valtio, osavaltio, kunta, kaupalliset toimijat) vastuita. Erikoisuutena mainittakoon myös vapaaehtoisten pyörittämät 'kuljettajien virvoituspisteet', joiden tavoitteena on houkuttaa kuljettajat pitämään tauko ennen mahdollisesti onnettomuuteen johtavaa väsymystä. Näissä pisteissä paikallisen yhteisön vapaaehtoiset jäsenet jakavat kuljettajille kansallisen sponsorin tarjoamia virvokkeita ja välipalaa.

Yhteisiä tekijöitä hyvälle taukopaikoille

Eri selvityksissä todettuja yhteisiä tekijöitä hyvälle taukopaikoille ovat:

- *Oikea sijainti.* Taukopaikka palvelee siellä, missä ajo- ja lepoaikasäädökset vaativat pysähtymään. Lisäksi taukopaikka on aivan päätien varrella, eikä vaadi suurta poikkeamaa reitiltä. Erityyppisiä taukopaikkoja pitäisi olla tasaisesti ainakin päätieverkoston varrella; lyhyeen pysähdykseen soveltuvia tiheämmin (esimerkiksi 20 kilometrin välein) ja korkealaatuisempia, vuorokausilepoon soveltuvia alueita hieman harvemmin (esimerkiksi 50–100 kilometrin välein).
- *Palvelutarjonta.* Kuljettajille tärkeimpiä palveluita ovat perinteisesti ruokalapalvelut, polttoaineen jakelu sekä wc-tilat ja suihkut. Taukopaikan sijainnista ja kysynnästä riippuen taukopaikkakonsepti voi kuitenkin sisältää laajan kirjon erityyppisiä palveluita auton huollosta kuntosaliin.

- *Turvallisuus.* Turvallisuusvaatimukset vaihtelevat riippuen kuljettajasta, tavaralajista ja taukoalueesta. Turvallisuusstandardin ei tarvitse kaikilla alueilla olla korkein mahdollinen, mutta tietyt perustason tekijät nostavat turvallisuuden ja turvallisuuden tunteen riittäväälle tasolle.
- *Ajantasainen tieto alueesta.* Kuljettajalla pitäisi olla mahdollisuus saada tietoa vähintäänkin taukopaikan sijainnista ja palvelutarjonnasta jo reitinsuunnitteluvaiheessa. Lisäksi muu ajantasainen tieto mm. tieto taukopaikan täyttöasteesta auttaa kuljettajaa suuresti tien päällä tauon lähestyessä. Mahdollisuus pysäköintipaikan varaamiseen etukäteen on jo houkuttelevuustekijä, kun kuljettaja voi suunnitella taukojensa pitopaikat ennalta. Tietojärjestelmien lisäksi viitoituksen merkitystä ei tule unohtaa; informatiiviset kyltit, jotka ymmärretään riippumatta siitä osaako ko. kieltä, ovat edelleen tärkeitä.

Eurooppalaisia kehityshankkeita

Myös EU-alueella on 2000-luvulla alettu kiinnittää enemmän huomiota taukopaikkoihin. Lisääntynyt rikollisuus on herättänyt kiinnostusta erityisesti turvallisten taukopaikkojen kehittämiseen, mutta asiaan on muitakin näkökulmia. Tiekuljetukset nähdään entistä tiiviimmin osana laajempaa logistiikkapalapeliiä, jolloin myös taukopaikoille voi kohdistua aiempaa laajempaa tarvetta. Esimerkiksi autojen uudelleenlastaaminen tai kuormien vaihtaminen autojen välillä voisi hyvin olla osa taukopaikan toimintaa. Tällainen toiminta luonnollisesti asettaa uusia vaatimuksia taukopaikan ominaisuuksille; samaan aikaan uudenlainen toiminta tarjoaa uudenlaisia liiketoimintamahdollisuuksia, ja joissain tapauksissa jopa pohjan uudelle liiketoimintamallille.

Euroopan komission hankkeet SETPOS ja LABEL keskittyivät turvallisten taukopaikkojen verkoston kehittämiseen sekä niihin liittyviin tietopalveluihin. Kummankin lopputuotteena on julkaisu käsikirja parhaista käytännöistä. Hankkeiden tuloksena syntyi myös internetpohjainen informaatioportaali TRUCKinform. Portaali ei ole enää käytössä, vaan alusta on myynnissä. Käytäntöjen toteuttamisen vastuu on siirretty IRU:lle (International Road Transport Union), joka vastaakin nykyään TRANSPark-portaalin ylläpidosta.

SETPOS-hankkeen tavoitteina olivat

- eri sidosryhmien tarpeiden arviointi ja validointi
- yhteisten standardien laatiminen turvalliselle pysäköinnille
- pilottikohteiden rakentaminen standardien demonstroimiseksi
- raskaan liikenteen pysäköinnin informaatio-, ohje- ja varausalustan luominen.

Hanke sisälsi myös investointien rahoitusta. SETPOS Best Practice Handbook -käsikirjan tavoitteena on auttaa taukopaikkojen operaattoreita kehittämään alueitaan alan vaatimalle turvallisuustasolle sekä toimimaan informaation keskipisteenä muiden sidosryhmien välillä. Käsikirja sisältää:

- yleiskuvauksen lastiturvallisuudesta Euroopassa
- parhaiden käytäntöjen ohjeet SETPOS-turvallisuusstandardien saavuttamiseksi
- Business Case -ohjeistusta; mitä kustannuksia tulisi huomioida
- eurooppalaisen raskaan liikenteen pysäköinnin tietokannan verkossa
- jatkotoimenpide-ehdotuksia; LABEL-hankkeen esittelyn.

LABEL-hankkeessa määriteltiin taukopaikkojen turvallisuus- ja palvelutasot. Tasojen määrittelyssä myös huomautetaan, että toteuttamisen tulee vastata kansallista lainsäädäntöä.

Taso	Palvelut	Turvallisuus
1	Perusvarusteet/-palvelut, kuten wc-tilat, vesihanat, roskakorit. Käveleminen ja ajaminen alueella turvallista	Alueen tunnistaa pysäköintialueeksi. Ajo- ja kävelyväylät ovat hyvin valaistut. Perustason turvallisuustarkastukset.
2	Tason 1 vaatimusten lisäksi pesumahdollisuus ja alueen parempi toiminnallisuus. Soveltuu paremmin pidempään taukoon raskaalle liikenteelle. Palvelut voivat sijaita myös alueen lähistöllä, millä tarkoitetaan näköetäisyyttä tai noin kahden minuutin kävelymatkaa.	Tason 1 vaatimusten lisäksi alueella on joko sitä ympäröivä ai ta tai kameravalvonta. Pysäköintialue on hyvin valaistu. Sallitut ajoneuvotyypit on merkitty selvästi. Kamerate valvovat sisään- ja ulosajoa. Turvallisuustarkastukset pysäköintipaikan henkilökunnan tai muun tahon toimesta. Valvontakameroiden kuvanlaatu on hyvä, ja tallenteet säilytetään turvallisesti.
3	Tason 2 vaatimusten lisäksi alueella enemmän palveluita, joista tärkeimpinä suihkut, kauppa ja polttoainejakelu.	Tason 2 vaatimusten lisäksi alueella on sekä aita että kameravalvonta. Alueella on hyvä näkyvyys. Aitaa huolletaan säännöllisesti. Vain pysäköinti-asiakkaat ja alueen henkilökunta pääsee alueelle. Rikollisuudesta raportoidaan.
4	Tason 3 vaatimusten lisäksi enemmän palveluita, kuten kahvila, pesula, varaosamyynti ja vapaa-ajan tiloja.	Tason 3 vaatimusten lisäksi henkilökunta tarkkailee ajoneuvoja ja jalankulkijoita reaaliaikaisesti joko paikan päällä tai etäältä. Ajoneuvot ja kuljettajat rekisteröidään. Vartijat ja henkilökunta ovat koulutettuja ammattilaisia, ja heidän taustansa tarkistetaan. Henkilökunta on valmis reagoimaan tilanteisiin nopeasti. Ennakkovaraaminen on mahdollista. Portit ovat suljetut.
5	Tason 4 vaatimusten lisäksi enemmän palveluita, kuten ravintola, autopesumahdollisuus, sähkönsyöttö ja lumen-/jäänpoistovälineet.	Tason 4 vaatimusten lisäksi henkilökuntaa on paikalla vuorokauden ympäri. Kaikkien saapuvien ajoneuvojen ja kuljettajien identiteetti tarkistetaan ja rekisteröidään. Aidassa on tunkeutumisenestossysteemi, ja se on suojattu tahallista päin ajamista vastaan. Kameravalvonta kattaa koko pysäköintialueen.

SETPOS- ja LABEL-hankkeiden yhteydessä käsiteltiin myös taukopaikkojen liiketoimintamalleja, jotta uuden taukopaikan rakentaja tai vanhan parantaja voisi mahdollisimman hyvin ottaa huomioon kaikki kustannuserät jo suunnitteluvaiheessa. Ennen kustannuslaskentaa suunnittelijaa kuitenkin kehoitetaan pohtimaan tarkasti sijaintia ja potentiaalista asiakaspohjaa. Sijainti on luonnollisesti tärkeä kysynnän määrittäjä, ja kysyntää kannattaisikin selvittää tarkasti tutkimuksilla.

Asiakaspohjan määrittämisessä erotetaan aktiivinen ja passiivinen asiakkaiden hankinta toisistaan. Ohjeissa mainitaan pysäköintipaikkojen vakituinen vuokraaminen tietyille käyttäjille hyvänä tapana taata perustäyttöaste. Myös palvelutarjonnan määrittäminen vaikuttaa potentiaalisten asiakkaiden määrään. Aktiivisen myyntityön lisäksi kunnollinen markkinointi on tärkeää, jotta alueelle voidaan houkuttaa lähellä liikkuvia potentiaalisia asiakkaita. Vuoropuhelu alan toimijoiden kanssa on suositeltavaa, jotta kuljettajat ja työnjohto tietävät taukopaikan sijainnista ja palvelutarjonnasta. Lisäksi taukopaikan läsnäolo sähköisissä järjestelmissä sekä näkyvä viittoitus päätieltä ovat avainasemassa asiakkaiden houkuttelussa.

Taukopaikan kustannuksissa pitäisi ottaa huomioon:

- tutkimuskustannukset (markkinatutkimukset, asiakaskyselyt, liikennelaskennat ym.); lupakustannukset
- tontin hankinta (uuden taukopaikan tapauksessa)
- infran rakentamisen tai parantamisen kustannukset
 - pohjatöiden ja pysäköintialueen kustannukset
 - tilat palveluille ja muu infrastruktuuri
 - ravintola
 - ajoneuvon pesumahdollisuus
 - internetyhteydet
 - majoitus
 - kauppa
 - käteisautomaatti
 - pesulapalvelut
 - autokorjaamo
 - polttoaineasemat
 - vapaa-ajan tilat
- turvallisuusvarusteiden kustannukset
- operationaaliset kustannukset
 - infrastruktuurin ja turvallisuusvarusteiden ylläpitokustannukset
 - henkilöstökustannukset
 - verot, vakuutukset ja muut maksut

East West Transport Corridor II -hankkeessa yhtenä osaprojektina laadittiin taukopaikkastrategia kuljetuskäytävälle. Strategia perustuu kolmen tasoille taukopaikoille, joista alimman tason (taso 1) soveltuvat lyhyemmille tauoille, ja niiden palvelutarjonta on hyvin riisuttu (minimivaatimuksena wc-tilat). Tason 2 alueilla on enemmän palveluita, ja ne soveltuvat myös vuorokausilevon pitämiseen. Tason 3 korkealuokkaiset alueet keskittyvät suurten solmupisteiden, kuten suurten kaupunkien ja satamien, yhteyteen, ja niillä palvelutaso on korkea. Tason 3 alueilta pitää olla myös saatavilla tietoa tietojärjestelmien kautta, muun muassa käyttöastetieto ja reittiohjeet alueelle.

Tämä kolmitasoinen luokittelu toimii myös rahoitusmallien pohjana: Tason 1 alueiden on tarkoitus olla valtion vastuulla, sekä rakentamisen että ylläpidon osalta. Tason 2 alueilla valtion ja kunnan tulisi tehdä yhteistyötä yksityisten palveluntarjoajien kanssa esimerkiksi siten, että julkiset tahot yhdessä vastaavat tontin hankinnasta, suunnittelusta ja tieyhteyksien/perusinfran rakentamisesta. Yksityiset toimijat (polttoainejakelijat, ravintoloitsijat) vastaavat muista investoinneista ja operoinnista. Tason 3 alueilla peruseriaate on sama, mutta yksityisten toimijoiden kirjo voi olla suurempi. Erityisesti tason 3 alueita kehittämisessä painotetaan tarkkaa etukäteisselvittelyä alueen ja toimijoiden tarpeesta.

Kansalliset taukopaikkaverkostot

Taukopaikkaverkoston tiheys

Suomessa tienpitäjän suunnitteluohjeiden mukaan taukopaikkaverkoston minimivaatimustasona on, että päätiellä tulisi olla tienpitäjän toteuttama ja kaikkien tienkäyttäjien käytössä oleva pysähtymispaikka lyhytaikaiselle tauolle vähintään 20 kilometrin välein ja korkealuokkaisempi myös yöpymiseen soveltuva taukopaikka noin 50 kilometrin välein. Tätä verkkoa täydentävät mahdolliset yksityiset liikenneasemat erimerkiksi moottoriteiden eritasoliittymien yhteydessä.

Ruotsissa pääteiden levähdysalueita koskevien suunnittelu- ja toimintalinjaohjeiden mukaan tavoitteena on, että päätieverkolla on levähdysalue 40–80 minuutin ajomatkan (50–100 km) välein. Ammattiliikenteelle ja raskaille ajoneuvoille tulee kuitenkin olla pysäköintipaikkoja lyhyisiin taukoihin 15 minuutin (noin 20 km) ajomatkan välein. Levähdysalueille on asetettu nykyisissä ohjeissa varsin korkeat laatuvaatimukset. Alueilla on oltava paikka vähintään yhdelle perävaunulliselle kuorma-autolle, pysäköintiruutu myös liikuntaesteisille, vesi- tai kuiva wc, istuinryhmä, infotaulu, valaistus ja jäteastia. Viitoitusperiaatteet on määritelty aluetyypeittäin ja viitoituksessa on ilmoitettava myös etäisyys seuraavalle levähdysalueelle. Uutena aluetyyppinä on viitoitusohjeissa ”tavaraliikenteelle suositeltu alue”, joka ilmaistaan lisäksi kilvillä. Tienpitäjän taukopaikkaverkkoa täydentävät suomalaisen tapaan esimerkiksi moottoriteiden liittymien lähistöllä sijaitsevat yksityiset liikenneasemat.

Saksan moottoritieverkolle on toteutettu liitäntäalueena levähdys-/pysäköintialueita säännönmukaisesti noin 10 kilometrin välein. Tavoitteena on ollut, että vähintään noin 40 kilometrin välein on palvelualueita, joilla on huoltoasema-, kahvila-/ravintola-, wc- ym. palvelut, mutta vilkkaimmilla teillä hyvin varusteltuja levähdysalueita esimerkiksi kahvila- ja wc-palveluineen on tiheimminkin. Raskaiden ajoneuvojen pysäköintipaikkoja on levähdys- ja palvelualueilla vaihtelevasti; pienimmillä vain muutama paikka, suurimmilla useita kymmeniä. Tätä moottoriteiden ”Raststätte/Tankstelle”-verkkoa täydentävät yksityiset palveluiltaan vastaavat liikenneasemat, jotka saavat tietyin kriteerein viitoituksen myös moottoriteiltä ja ”Autohof” statuksen.

Taukopaikkojen toteuttamis- ja ylläpitomallit

Valtion taukopaikat

Suomessa valtion taukopaikkoja on kolmea eri palvelutasoa: pysäköintialueet, levähdysalueet sekä palvelualueet. Valtion taukopaikat ovat hallinnollisesti osa tiealuetta ja yleisesti ottaen myös raskaan liikenteen käytettävissä.

Pysäköintialueilla on tyypillisesti tilaa 2–5 raskaan ajoneuvon pysäköintiin, vaikka paikkoja ei yleensä ole merkitty erikseen. Käytännössä kaikki pysäköintialueeksi merkityt alueet eivät välttämättä kokonsa tai liittymiensä puolesta sovellu raskaalle liikenteelle. Pysäköintialueilla ei pääosin ole palveluita, ja niiden varustuskin on nykyään tyypillisesti minimaalinen. Pysäköintialueita käytetään myös viranomaisvalvontaan, ja varsinkin ulkomaiset kuljettajat käyttävät alueita myös yöpymiseen.

Levähdysalueilla varuste- ja palvelutaso on ohjeiden mukaan korkeampi kuin pysäköintialueilla. Käytännössä myös levähdysalueiden varustetasoa on karsittu. Osalla levähdysalueista on tarjolla kaupallisen tahon tarjoamia palveluita, kuten kahvila- ja kioskipalveluita. Näissä tapauksissa kaupallinen toimija on laatinut tienpitäjän kanssa vuokrasopimuksen. Raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja on tyypillisesti noin 4–12 ajoneuvolle. Ne ovat osa tiealuetta ja vapaasti kaikkien raskaan liikenteen kuljettajien käytettävissä myös yöpymistä varten riippumatta siitä, käyttääkö hän myös alueen palveluja. Eräillä levähdysalueilla on pysäköintialueelle rajoituksia.

Moottoriväylien varsilla on joitain palvelualueita, joilla tienpitäjän kanssa vuokrasopimuksen tehnyt yritys tarjoaa erilaisia kaupallisia palveluita tienkäyttäjille. Vuokralaisina on tällä hetkellä Neste/Kesko- tai Teboil-ketjun palvelupiste. Alueiden ylläpito on osittain kaupallisen toimijan vastuulla. Alueilla on polttoainemyynti sekä ravintola-/myymäläpalveluja. Raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja on yleensä noin 10–12 kpl/alue/ajosuunta. Ne ovat osa tiealuetta ja vapaasti kaikkien raskaan liikenteen kuljettajien käytettävissä myös yöpymistä varten riippumatta siitä, käyttääkö hän myös alueen kaupallisia palveluja. Palvelut ovat yleisesti käytössä lähes vuorokauden ympäri.

Ruotsissa on tienpitäjän rakentamia levähdysalueita yhteensä noin 300 kappaletta. Niillä toimii usein vuokralaisena esimerkiksi kahvilayrittäjä. Taukopaikat jakautuvat suomalaisen tapaan vaatimattomasti varustettuihin muutaman paikan pysäköintialueisiin, paremmin varusteltuihin levähdysalueisiin ja muutamiin korkealuokkaisiin moottoriväylien palvelualueisiin. Myös Ruotsissa puutetta paikoista on suurten väylien ja kaupunkien tuntumassa. Ruotsissa tienpitäjän levähdysalueilla on moniin suomalaisiin alueisiin verrattuna suhteellisen vähän raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja. Esimerkiksi Mälardalenin alueelta (johon Tukholma lähialueineen kuuluu) tehdyssä kartoituksessa laskettiin alueella olevan noin 30 levähdysaluetta ja noin 600 muuta raskaalle liikenteelle sopivaa pysäköintialuetta. Alueista lähes puolella on kuitenkin tilaa vain yhdelle raskaalle ajoneuvolle ja vain 10 %:lla näistä alueista oli tilaa kolmelle tai useammalle raskaalle ajoneuvolle. Ruotsissa on pääteillä lisäksi erillisiä viranomaisten käyttöön rakennettuja raskaan liikenteen tarkastuspaikkoja (kontrollplats). Nämä eivät ole varsinaisesti käytettävissä taukopaikkoina, mutta vapauttavat toisaalta levähdysalueita valvontakäytöstä.

Yhteistyössä toteutetut taukopaikat

Yksi toteutusmalli raskaan liikenteen taukopaikoille ovat erilliset tiealueen ulkopuolella toteutetut suuremmat rekkaparkkialueet, joita on toteutettu erityisesti satamien liikennettä varten. Rekkaparkit luonnollisesti viitotetaan päätieltä. Suomalaisena esimerkkihankkeena voidaan pitää Turun kaupungin toteuttamaa noin 50 paikan rekkaparkkia Suikkilantiellä lähellä Turun satamaa. Rekkaparkin käyttäjät saavat palvelut viereiseltä huoltoasemalta ja merimieskirkon kiinteistöstä. Toinen esimerkki on suunnitteilla oleva Vaalimaan raja-aseman 500 auton rekkaparkki. Varoittavana esimerkkinä voidaan taas pitää Hangossa taajaman ulkopuolelle teollisuusalueelle ilman palveluja toteutettua rekkaparkkia, joka on Venäjän henkilöautokuljetusten vähennyttyä jäänyt ainakin vielä toistaiseksi ilman käyttäjiä. Toki Venäjän kuljetukset ovat varsin heilahtelevaisia ja tilanteet voivat nopeastikin muuttua.

Saksassa moottoriteiden palvelu- ja levähdysalueiden ylläpito on yksityistetty vuonna 1998. Pääosa alueista on Autobahn Tank & Rast GmbH -yrityksellä, joka oli aiemmin valtion omistama. Valtion monopolin purkamisella pyrittiin saamaan alueille vuokralaismalli, jossa yrityksillä on riittävä toiminnanvapaus. Samalla pyrittiin moninkertaistamaan alueiden tarjonta ja ottamaan paremmin huomioon huoltoasemayrittäjien omat intressit. Tavallisesti Tank & Rast ei harjoita itse toimintaa alueillaan, vaan vuokraa sen yksityisille toimijoille. Näihin kuuluu öljy-yhtiöitä, pikaruokaravintoloita, majoitusliikkeitä ja päivittäistavara-kauppoja. ”Yhteistyöbrändejä” ovat öljy-yhtiöiden lisäksi esimerkiksi Burger King, McDonald’s, Nordsee, Lavazza ja Segafredo. Tank & Rastin alueille on yhteys ainoastaan moottoritieltä. Näin ne vastaavat sijainniltaan ja toimintaperiaatteiltaan suomalaisia valtion ylläpitämiä palvelualueita, joilla toimii vuokralaisena huoltoasemaketju (Neste/Kesko, Teboil).

Tank & Rast GmbH ylläpitää noin 390 levähdysaluetta (Raststätte), 340 huoltoasemaa (Tankstelle) ja 50 hotellia. Huoltoasemien peruspalveluita ovat polttoainemyynnin lisäksi kioski- ja kahvilapalvelut, vähittäistavaramyynti ja wc-tilat. Suuremmilla levähdysalueilla löytyy näiden lisäksi muun muassa ravintola- ja majoituspalveluja. Vuokralaisyritykset sitoutuvat tuottamaan alueilla vuokranantajan asettamien standardien mukaisia palveluja ja yleisesti niillä on velvollisuus palveluun vuorokauden ympäri. Levähdysalueiden saniteettipalveluista vastaa Tank & Rastin tytäryhtiö Sanifair. Sanifairin konseptiin kuuluvat korkealuokkaiset automaattisesti puhdistuvat wc- ja pesutilat. Saniteettipalvelut ovat maksullisia, mutta käytännössä käyttäjälle hyvin edullisia.

Automaattiin syötettävä maksu voi olla esimerkiksi 70 senttiä, mutta asiakas saa sitä vastaan 50 sentin arvoisen kupongin, joka hyvitetään paikallisessa kahvilassa kahvilaostoksissa tai jossain muussa ketjun pisteessä.

Italian moottoritieverkosto on moottoritieyhtiöiden hallinnoima. Esimerkiksi tiellä A22 Autostrada del Brennero SpA omistaa ja hallinnoi 314 kilometriä moottoritietä välillä Brennero–Modena. Operointia ja ylläpitoa rahoitetaan ajomatkaan perustuvalla tietullilla. Tieosuudella on yhteensä 22 taukopaikkaa, 11 kumpaankin suuntaan. Taukopaikat ovat osa tiealuetta. Ravintolapalvelut ja polttoainemyynti on kilpailutettu, ja niitä hoitavat palvelusopimukseen valitut toimittajat. Julkiset hygieniapalvelut, ulkoparkkipaikkojen siivous ja talvihoito, tiemerkitöiden ylläpito, yleinen ulkovalaistus sekä viheralueiden hoito ovat moottoritieyhtiön vastuulla, ja ne hoidetaan joko omana työnä tai ostettuna palveluna. Moottoritieyhtiö on asettanut taukopaikoille laatuvaatimukset, joiden täyttymistä seurataan säännöllisesti. Moottoritien varrella on myös kolme erikseen raskaalle liikenteelle varattua pysäköintialuetta palveluineen. Lisäksi työn alla on kaksi raskaan liikenteen kuskeille tarkoitettua hotellia.

Yksityiset liikenneasemat

Suomessa useimmilla uusilla yksityisillä liikenneasemilla pysäköintipaikkoja tyypillisesti noin 10–15 raskaalle ajoneuvolle, muutamilla asemilla jopa noin 30–40. Kuljettajapalvelut ovat useilla liikenneasemilla hyvät ympäri vuorokauden. Kaupallisten toimijoiden intressissä ei kuitenkaan ole yleensä rakentaa raskaan liikenteen pysäköintikenttiä päiväajan asiakastarvetta (noin 5–10 paikkaa) suuremmiksi, vaikka yöaikana kysyntä voi olla kaksi–kolme kertaa suurempi. Liikenneasemien raskaan liikenteen pysäköintipaikat ovat yksityisellä tontilla ja tarkoitettu ensisijaisesti kahvila- ravintolan ja myymälän asiakaskäyttöön ja lyhytaikaiseen pysäköintiin. Eräillä yksittäisillä liikenneasemilla on alueen ylläpitäjä asettanut pysäköinnille aika- tms. rajoituksia, jotka estävät niiden käytön pidempiin taukoihin tai yöpymiseen. Liikenneasemien pysäköintipaikkoja ei ole tarkoitettu siirtokuormaukseen tai perävaunun pysäköintiin, mutta tällaista käyttöä niillä on. Myöskään raskaan liikenteen viranomaisvalvontaa ei luonnollisesti voi tehdä näillä alueilla, kuten pääteiden muilla levähdysalueilla.

Saksassa moottoritieverkon taukopaikkoja täydentävät kilpailevat yksityiset liikenneasemat/palvelualueet moottoritieverkon liittymien läheisyydessä. Näitä on Saksassa noin 350 kpl, joista noin 120 viitoitettu moottoritieltä Autohofina. Autohofit eroavat Tank & Rast -alueista siten, että niiltä on yhteys paitsi moottoritielle myös paikalliseen tieverkkoon. Ne vastaavat siten esimerkiksi suomalaisia ABC- ja Shell-ketjun liikenneasemia. Merkittävä ero suhteessa suomalaisiin palveluasemiin on, että raskaalle liikenteelle on yleensä vähintään yhtä paljon paikkoja kuin henkilöautoille.

Vaatimukset, jotta alue hyväksytään viitoitettavaksi moottoritieltä Autohof-alueena:

- enintään 1 km etäisyydellä moottoritien liittymästä
- ajoyhteys soveltuu raskaalle liikenteelle
- auki vuoden ympäri 24 h
- vähintään 50 pysäköintipaikkaa kuorma-autoille, kun moottoritien KVL on alle 50 000, vilkkaammilla teillä vaatimus on 100 paikkaa.
- tankkausmahdollisuus
- klo 11–22 ruokailumahdollisuus, muuna aikana vähintään juoma-/välipalatarjoilu
- wc- ja pesumahdollisuudet (kuorma-auton kuljettajien vaatimukset huomioon ottaen)

Saksan liikenneministeriö on 2000-luvulla suosinut yksityisten Autohofien rakentamista ja kunnostamista, koska moottoriteiden levähdysaluetarjonta ei ole pystynyt vastaamaan nopeasti kasvavan tavaraliikenteen vaatimuksiin. Autohofeissa on tavallisesti yksi toiminnanharjoittaja, polttoainemyynnistä vastaa öljy-yhtiö. Autohofien yhdysiteenä toimii VEDA-yhdistys (Vereinigung Deutscher Autohöfe). Se määrittelee palvelutason ja myös vastaa osaltaan jäsentensä toiminnan laadusta. Yksi tärkeimmistä tulevaisuuden tavoitteista on rakentaa Saksaan turvallisia parkkialueita. Hanke on osa Euroopan Unionin SET POS -projektia, jossa Länsi- ja Keski-Eurooppaan rakennetaan turvallisten levähdysalueiden-verkosto. Autohof-alueista on saatavissa mm. mobiiliopas

Muut yksityiset taukopaikat

Suomen päätieverkon raskaan liikenteen taukopaikkatarvetta palvelevat myös muutamat yksityiset yritykset, jotka ovat toteuttaneet raskaalle liikenteelle osoitettuja taukoihin ja yöpymiseenkin soveltuvia pysäköintialueita. Niillä on tarjolla myös raskaan kaluston tankkauspisteitä, huoltopalveluja ja kahvila-/ravintolapalveluja kuljettajille. Palvelut sijoittuvat esimerkiksi tavaraterminaalien ja kuljetusliikkeiden varikojen yhteyteen. Esimerkkejä näistä taukopaikoista ovat valtatiellä 3 Rekkarasti Hyvinkäällä ja valtatiellä 25 KiitoSimeon Rajamäellä.

Ruotsissa on tutkittu ja kokeiltu sekä tienpitäjän että yksityisten yritysten toimesta myös turvallisten, suositeltujen ja maksullisten pysäköintialueiden konseptien kehittämistä. Taustalla ovat lisääntyneet ryöstöt, jotka myös vähentävät motivaatiota noudattaa lepoaikamääräyksiä. Tarkoitus oli, että tienpitäjä olisi toteuttanut kaksi pilottia yhteistyökumppaneiden kanssa, mutta nämä hankkeet eivät eri syistä toteutuneet. Eräät yksityiset toimijat ovat kuitenkin ilman valtion tukea perustaneet turvallisia rekkaparkkeja. Maksu on ollut noin 10–25 €/yö. Osa kokeiluista on kuitenkin päättynyt kannattamattomana (esim. Safe Area Värnamo vuonna 2013). Nykyisin esimerkki toimivasta turvallisesta rekkaparkista on Rossing Åkeri & Logistig E6 tien varrella Halmstadissa (hinta noin 11 €/yö).

Esimerkkejä eurooppalaisista taukopaikoista

Autohof Wörrnitz

Autohof Wörrnitz on Etelä-Saksan ensimmäinen vartioitu raskaan liikenteen taukopaikka. Alue aloitti toimintansa tammikuussa 2009. Alue on sijoittunut hyvin useamman talousalueen kannalta: Berliini, Hampuri, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerp, Brysseli, Pariisi, Lyon, Milano, Verona, Wien, Graz ja monia muita. Alueen kehittämisen ja turvallisuuden parantamisen investointikustannus oli 350 000 euroa, josta Euroopan komissio rahoitti 170 000 euroa.



Kuva 49. Autohof Wörrnitz (lähde: <http://www.setpos.eu>).

Rekkaparkin turvallisuusstandardit ovat korkeat, ja alueella on erityinen sisäänpääsyjärjestelmä. Kuljettajat lähestyvät sisäänajoa ja saavat lipukkeen automaattista. Samaan aikaan kulkuneuvon tunnistenumerot kuvannetaan, tallennetaan ja tulostetaan lipukkeeseen. Sisäänajon aikaleima ja kulkuneuvon yksityiskohdat tallentuvat järjestelmään 45 päiväksi. Kun lipuke on annettu, puomi ja portti aukeavat ja päästävät kulkuneuvon sisään. Samalla kamerat kuvaavat ylhäältä ja molemmilta sivuilta. Puomi ja portti sulkeutuvat heti ajoneuvon kuljettua niiden ohi. Lähtiessä ajoneuvo kuvataan jälleen, ja lähdön aikaleima tallennetaan ja arkistoidaan.



Kuva 50. Ajoneuvot tallennetaan turvallisuusjärjestelmään saapuessa ja lähtiessä (lähde: <http://www.setpos.eu>).

Pysäköimisen jälkeen lipuke toimii kuljettajan sisäänpääsyypassina taukopaikan palveluihin. Kuljettajalla on käytettävissään suihkut, kauppa, ravintola ja sauna. Lipukkeella pääsee myös takaisin pysäköintialueelle. Pysäköintimaksu oli vuonna 2009 3,50 euroa tunnilta tai 25 euroa päivältä. Alueen palveluita ovat muun muassa ravintola, kauppa, sauna, wc-tilat, suihkut, puhelin, käteisautomaatti, korjaamo ja polttoainemyynti. Polttoainemyynnistä vastaa Shell.

Turvallisuudesta huolehtii valvontajärjestelmän lisäksi 2,5 metriä korkea vahva aita (double rod fence). Kameravalvonta kattaa koko pysäköintialueen vuorokauden ympäri. Öisin alue on voimakkaasti valaistu.

Ashford Truckstop

Ashford Truckstop palvelee kuljettajia Kaakkois-Englannissa. Taukopaikka rakennettiin palvelemaan Euro-tunnelin valmistumisen myötä kasvanutta kysyntää. Alue palvelee myös Doverin sataman ja M20-moottoritien liikennettä. Taukopaikkaa kehitettiin ja parannettiin SETPOS-hankkeessa. Investointikustannus oli 100 000 euroa, josta Euroopan komissio rahoitti 50 000 euroa.

Taukopaikka on auki 24 tuntia vuorokaudessa, seitsemän päivää viikossa. Pysäköintimaksu riippuu alueella vietetyn ajan pituudesta. Pysäköinti on ensimmäisen kahden tunnin ajan ilmaista. Pysäköinti 2–24 tunnin ajan maksaa 28,50 puntaa, mutta summa sisältää kuuden punnan maksulipukkeen käytettäväksi kahvilassa tai kaupassa.

(+44) 1233 502 919 Book Now
P Spaces Available at 14:00 - 258

Kuva 51. Käyttöastetieto ja varausmahdollisuus taukopaikan internetsivuilla (lähde: <http://ashfordtruckstop.co.uk>).

Raskaan liikenteen kuljettajien palautteen perusteella kuljettajien terveys on otettu huomioon palveluisa. Ruokalistalla on terveellisiä vaihtoehtoja, ja vuonna 2015 alueelle valmistui kuntosali. Paikan internetsivuja päivitetään säännöllisesti uutisilla ja tapahtumailmoituksilla. Lisäksi sivuilla on 'Live Availability'-toiminto vapaista pysäköintipaikoista, joka päivittyy kerran tunnissa. Myös pysäköintipaikan varaaminen etukäteen on mahdollista internetsivujen kautta.



Kuva 52. Alueen turvallisuudesta huolehditaan muun muassa puomeilla ja kameravalvonnalla (lähde: <http://www.setpos.eu>).

Ajoneuvojen turvallisuudesta huolehtivat turvaportti, kaksi metriä korkea turva-aita piikkilankaestein, LED-spottivalot liiketunnisteilla, kirkkaasti valaistu pysäköintialue, valvontakamerat infrapunalla ja liiketunnistimilla sekä turvallisuuspartiot. Ajoneuvopalveluita ovat muun muassa perävaunun vaihtopaikka, alue kylmälasteille, alue vaarallisille aineille, ajoneuvokorjaus, riittävä tila pitkille ja leveille lasteille, kaapeleilla käynnistämisen mahdollisuus sekä hiekoitustarvikkeet liukkaille keleille. Kuljettajan palveluita ovat muun muassa kauppa, baari ja ravintola, kuntosali, aula ja TV-alue, elokuvakanavat, kuuden punnan arvoinen ateriakupongi (sisältyy 24 tunnin pysäköintiin), käteisautomaatti, rahan vaihto, puhelin, internetyhteys, ilmainen wifi, Eurovinjetti-automaatti, pesulapalvelut, pesukoneet, kuivausrummut, silitysmahdollisuus sekä 12 miesten suihkua ja viisi naisten suihkua. Kaikki palvelut (myös vessat ja suihkut) ovat auki 24 tuntia vuorokaudessa.

SecuriTpark

SecuriTpark sijaitsee Länsi-Ranskassa moottoriteiden A10 ja A83 risteyskohdassa, ja se palvelee Bordeaux'n, Nantesin ja Pariisin suuntia. Alue on aika ollut tärkeä pysähdyspaikka raskaan liikenteen kuljettajille, jotka ajavat Ranskan läpi Pohjois-Eurooppaan ja Pyreneiden niemimaalle.

SecuriTparkin tavoitteena on taata turvalliset olosuhteet arvokkaille lasteille. Taukopaikka vastaa vakuutusyhtiöiden varkauslausekkeiden vaatimuksiin. Paikalla on ESPORG-sertifikaatti, alue on LABEL-kriteerien mukaan turvallisuustasolla 3. Aluetta ympäröi kaksi metriä korkea aita, johon on yhdistetty infra-punahälyttimet. Turvakamerat kuvaavat aluetta vuorokauden ympäri, ja ne tallentavat sisään ja ulos ajavat ajoneuvot. Alue on myös valaistu öisin.

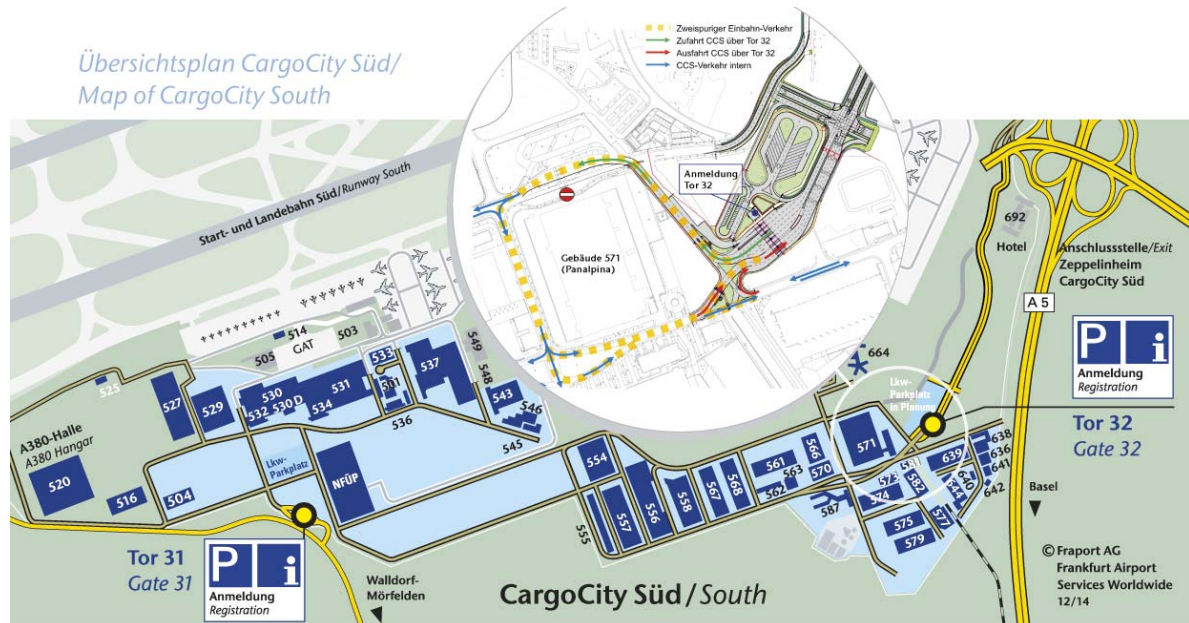


Kuva 53. Valvotulle pysäköintialueelle pääsevät vain asiakkaat ja henkilökunta (lähde: <http://www.securitpark.com>).

Taukopaikan palvelutarjonta sisältää wc-tilat ja suihkut, ravintolan ja hotellin, rentoutumis- ja virkistysalueet, ilmaisen rajoittamaton wifin, polttoainejakelun sekä automerkkien palveluita ja muita franchise-yrityksiä: Renault Trucks, Daf, Scania, ThermoKing, Lecitrailer, Carrier, Lamberet, Petit Forestier ym. Paikan varaaminen etukäteen on mahdollista taukopaikan internetsivujen kautta.

CargoCity South, Frankfurtin lentoasema

Frankfurtin lentoasemalla avattiin maaliskuussa 2015 uusi raskaiden ajoneuvojen pysäköintialue. Vuoden rakennustöiden jälkeen portin 31 takana on nyt yli 70 pysäköintipaikkaa pakettiautoille, kuorma-autoille ja puoliperävaunuille. Pysäköintialue on auki 24 vuorokauden ympäri, ja sen yhteydessä on tarjolla saniteettitilat (ml. kaksi suihkua) sekä muita palveluita kuljettajille.



Kuva 54. Pysäköintialue palvelee lentoasemalla operoivia lentorahtiyrityksiä ja heidän kuljettajiaan (lähde: <http://www.frankfurt-airport.de>)

Uusi pysäköintialue on suunniteltu esimerkiksi palvelemaan siksi ajaksi, kun kuljettaja odottaa tullin käsitteilyä tai lastin purkamista tai lastaamista lentoaseman rahtiterminaleissa. Uuden alueen aktiivisen käytön toivotaan auttavan lähialueen liikeneruuhkissa erityisesti liikenteen huipputunteina.

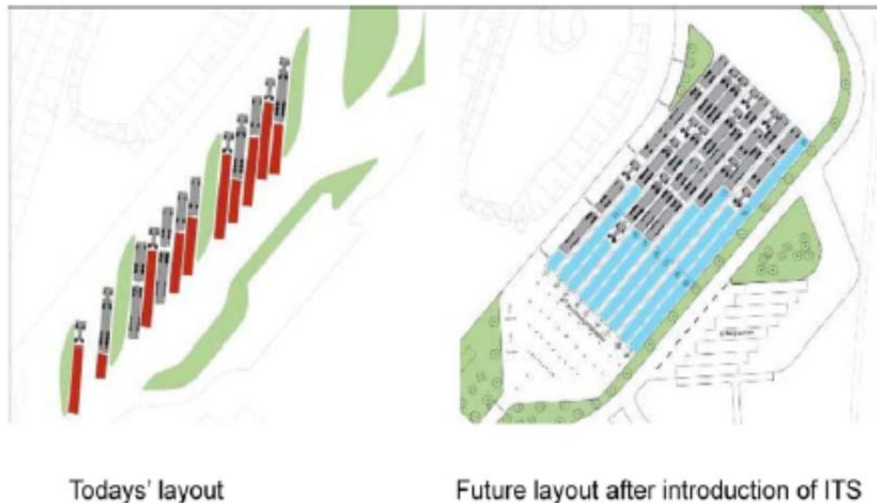
Jotta käyttäjien vaatimuksiin varmasti vastattaisiin, alue suunniteltiin ja toteutettiin tiiviissä yhteistyössä paikallisen huolintayhdistyksen (SLV, Fachverband Spedition und Logistik Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.) ja lentoasemalla toimivien kuljetusyritysten kanssa. SLV:n johtaja Volker Oesaun mukaan yhteistyön tuloksena onkin aidosti kysynnän mukaan ohjautunut lopputulos.

Aloite pysäköintipaikasta tuli alun perin CargoCity Frankfurt Task Force -ryhmittymältä, jonka seuraaja on nykyinen Air Cargo Community Frankfurt. Frankfurtin lentoasema ja lentoasemalla operoivat lentorahtiyhtiöt käynnistivät projektin tavoitteenaan tarjota asianmukaista infrastruktuuria kuljettajilla aseman yhteydessä. Tavoitteena oli myös helpottaa painetta muilla lentoaseman pysäköintialueilla.

Pysäköintialueen toiminnot voidaan myös integroida osaksi lentoaseman uutta Fair@Link -varausjärjestelmää.

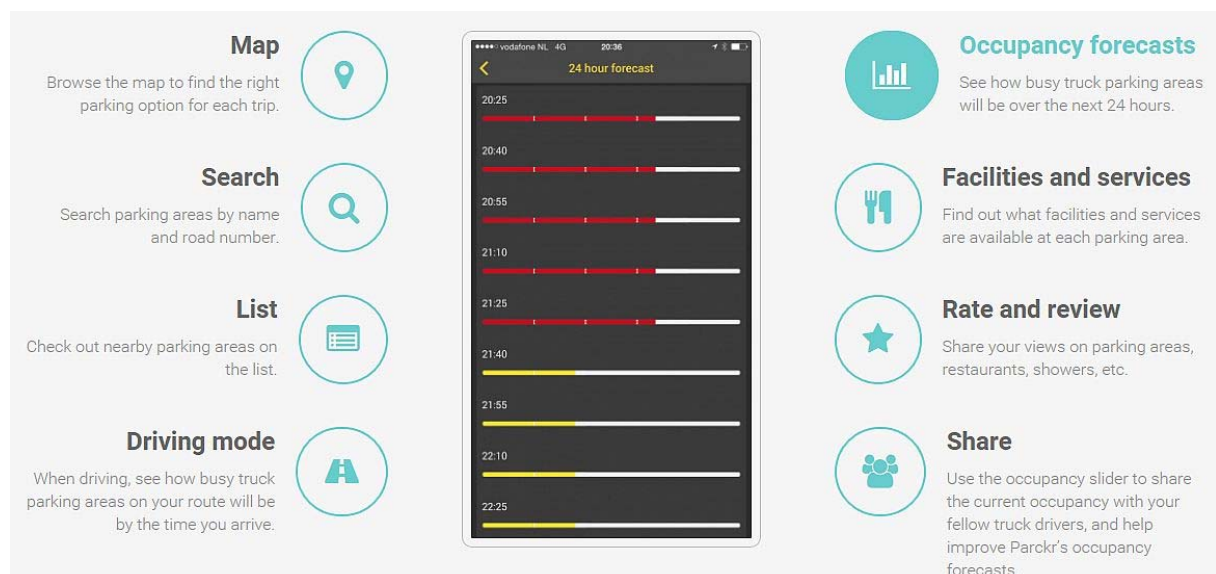
Sähköisten palveluiden kehittäminen

Sähköisten palveluiden kehittäminen on tunnistettu eri lähteissä oleelliseksi taukopaikkojen käytön tehostamisen kannalta. Yksittäisillä taukopaikoilla on omia varausjärjestelmiään, jotka tyypillisesti toimivat paikan omien internetsivujen kautta. Lisäksi esimerkiksi Euroopan suurten reittien osalta on saatavilla kolmansien osapuolien laatimia sovelluksia taukopaikan etsimiseen ja palvelutarjonnan tarkastelemiseen. Myös julkisten tahojen toimesta on pyritty kasaamaan kattavia tietoportaaleja; palvelut hyödyttävät käyttäjää kuitenkin vain siinä tilanteessa, että tiedot ovat aidosti ajantasaiset ja luotettavat. Toistaiseksi palvelujen ylläpito ja sen vastuut vaikuttaisivat koituvan käytön suurimmaksi esteeksi.



Kuva 55. Pysäköintialueen pinta-ala saadaan tietojärjestelmien avulla tehokkaampaan käyttöön (lähde: East West Transport Corridor II)

Ilmainen Parckr-mobiilisovellus auttaa kuljettajia löytämään hyvän parkkipaikan vaivattomasti ja ajallaan. Sovellus ennustaa levähdysalueiden täyttöasteet perustuen historiadataan ja käyttäjien ilmoituksiin. Käyttäjät voivat myös jättää palautetta kunkin alueen palveluista. Sovelluksen toiminnan edellytyksenä on riittävä käyttäjämassa, joten ennusteiden luotettavuus Suomen kokoisilla markkinoilla voi olla kyseenalainen eikä palvelua ole Suomeen tästä syystä lanseerattukaan. Palvelu on saatavilla iOS- ja Android-laitteisiin. (Kuva 56)



Kuva 56. Parckr-mobiilisovellus.

TRANSPark on IRU:n ylläpitämä portaali, joka tarjoaa yksityiskohtaista tietoa yli 4 000 taukopaikasta yli 40 maassa. Suomen osalta kattavuus on kuitenkin heikko, sijaintitiedot löytyvät vain joidenkin kaupallisten ketjujen taukopaikoista. Portaali yhdistää tietoa, jota on kerätty yli 15 vuoden ajan; alkuperäinen tietosisältö on kansallisten liikenneministeriöiden ja International Transport Forumin tarkastamaa. Lisäksi palvelu kerää käyttäjiltä palautetta taukopaikoista sekä antaa taukopaikkojen omistajille mahdollisuuden lisätä omia alueitaan palveluun ja ylläpitää niiden tietoja. Käytännössä tietojen luotettavuus ja ajantasaisuus kaikkien paikkojen osalta on kuitenkin kyseenalainen. Palvelu toimii verkossa sekä iOS- ja Android-laitteilla. (Kuva 57)

TRANSPark IRU International Road Transport Union International Transport Forum

YOU ARE HERE: TRANSPark Homepage >> Parking Area Search

SEARCH - Parking Areas

Country: [dropdown]
 City, street, address: [input]
 Radius search: [dropdown]
 Advanced search [input] Search

Route Planner

User actions
 +P Add a parking area
 Manage my parking areas

Available on the iPhone App Store
 ANDROID APP ON Google play

Introducing TRANSPark
 +4000 parking areas
 +40 countries

Map data ©2015 Google | 20 km | Terms of Use | Report a map error

Country	Name	Rating	Icons
FI	Neste	DETAILS	[Icons]
FI	Neste	DETAILS	[Icons]
FI	Neste	DETAILS	[Icons]
FI	Neste	DETAILS	[Icons]
FI	Neste	DETAILS	[Icons]
FI	Neste	DETAILS	[Icons]
FI	Neste	DETAILS	[Icons]
FI	Shell	DETAILS	[Icons]
FI	Shell	DETAILS	[Icons]

Page 1 of 5 | View 1 - 10 of 46

More services available free of charge on www.iru.org

Legal Services | Flash Info | Information Centre | Security Guidelines | Fuel Prices

DOC STOP | VIALTIS | Emergency 012 | LEZ | [Logos]

COPYRIGHT © 2015 IRU/ITF. ALL RIGHTS RESERVED - LEGAL NOTICE - DISCLAIMER / CONTACT - FAQ

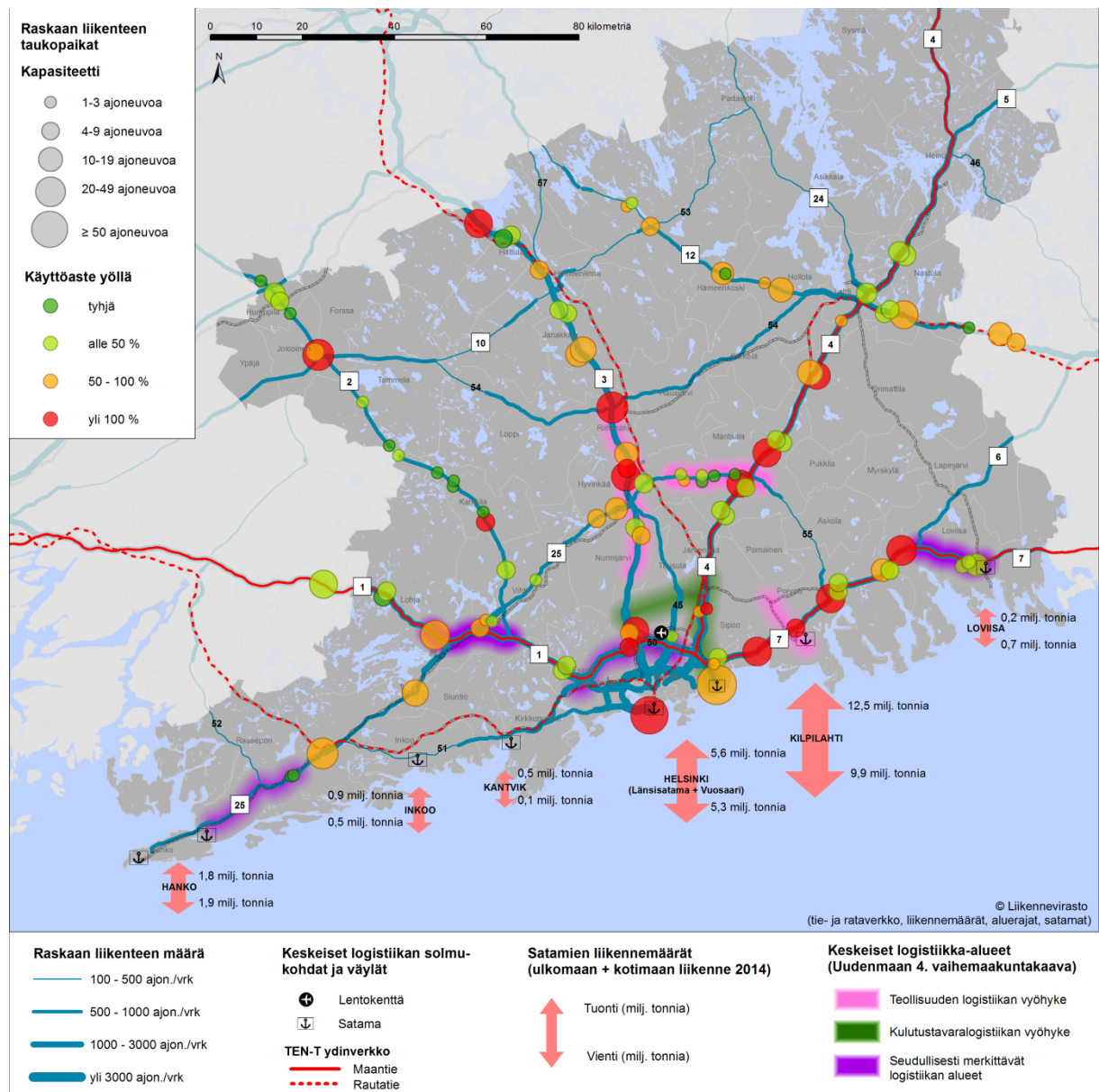
Kuva 57. TRANSPark-portaali.

Tietojärjestelmien avulla myös taukopaikkojen kenttätila voidaan saada tehokkaampaan käyttöön. Kun alueen portilla tai ennakkovarausjärjestelmässä kuljettajalta pyydetään arvioitu poistumisaika, ajoneuvot voidaan ohjata poistumisajan mukaisiin jonoihin. Näin alueella mahtuu huomattavasti enemmän ajoneuvoja vuorokaudessa kuin mahtuisi vastaavalle perinteiselle pysäköimisalueelle, jossa kunkin ajoneuvon täytyy päästä peruuttamaan tai ajamaan läpi pysäköintiruudusta. Se voi siis vuorokauden aikana palvella moninkertaista määrää raskaita ajoneuvoja verrattuna perinteiseen taukopaikkaan.

Yhteenveto ja taukopaikkojen priorisointi

Kysyntä ja toimintaympäristö

Seuraavassa kuvassa (Kuva 58) on esitetty yhteenveto taukopaikkojen kysynnästä ja tarjonnasta sekä logistiikan toimintaympäristöstä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Suurin kysyntä taukopaikoille kohdistuu pääkaupunkiseudun tuloväylille valtateille 4, 3 ja 7 sekä Kehä III:n ympäristöön ja Helsingin satamiin. Eniten ulkomaalaisia kuljettajia yöpyi pääkaupunkiseudun lähistöllä, Helsingin satamissa ja valtatie 7 varrella. Ulkomaalaiset kuljettajat käyttävät suomalaisia enemmän myös ns. kylmiä pysäköintialueita. Nykyään myös ulkomaalaiset ovat alkaneet käyttämään yhä enemmän kaupallisia levähdysalueita. Transitoliikenteen ja Venäjän kuljetusten määrän vaihtelut eri satamissa saattavat aiheuttaa suuriakin muutoksia joidenkin teiden liikennemääriin ja taukopaikkojen kysyntään.



Kuva 58. Taukopaikkojen kysyntä, tarjonta, kehitettävät ja uudet taukopaikat sekä logistiikan toimintaympäristö Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.

Taukopaikkojen määrä voi tulevaisuudessa vähentyä. Esimerkiksi muutamat yksityiset liikenneasemat ovat poistaneet raskaalle liikenteelle tarkoitettut pysäköintipaikat tai asettaneet pysäköinnille aikarajoituksia. Nämä liikenneasemat painottavat liiketoiminnassaan henkilöliikenteen palvelemista. Uudellamaalla uusien levähdysalueiden tarvetta lisää myös raskaan liikenteen pysäköintimahdollisuuksien väheneminen Länsisatamassa.

Taukopaikat Euroopassa

Kansainvälisten tutkimusten mukaan yhteistyö julkisten ja yksityisten toimijoiden välillä on taukopaikkojen kehittämisessä ja ylläpidossa avainasia. Muualla Euroopassa yksityisten toimijoiden ja yhteistyön rooli on suurempi kuin Suomessa, myös "valtion" taukopaikoilla. Siellä valtio myös asettaa enemmän reunaehdoja raskaan liikenteen taukopaikoille kuin Suomessa. Taukopaikalla saattaa olla tietty palvelutasovaatimus, jotta se saa opastuksen ja määrätyn palvelusomerkinnän moottoritiltä jne.

Taukopaikkojen turvallisuuteen kiinnitetään muualla Euroopassa enemmän huomiota, koska rikollisuus on suurempaa kuin Suomessa. Useat taukopaikat ovat aidattuja tai kameravalvottuja. Euroopassa palvelu- ja turvallisuustasoltaan korkeampien taukopaikkojen käyttämisestä peritään maksu. Osan maksusta voi saada takaisin käyttämällä ko. taukopaikan palveluja. Suomessa ei tehdyn kyselyn mukaan ole vielä vastaavaa maksuhalukkuutta, ainakaan kuljettajien keskuudessa. Tätä asiaa olisi ehkä tarpeen selvittää vielä laajemmin.

Taukopaikkojen luokittelua on kehitetty Euroopan tasolla ja myös eri maissa on selkeitä ryhmittelyjä. Esimerkiksi Euroopan komission rahoittamassa LABEL-hankkeessa on määritetty kriteerit viidelle eri taukopaikkojen palvelu- ja turvallisuustasolle. Suomeen voisi miettiä vastaavaa, mutta Suomen olot huomioivaa luokittelua.

Euroopassa taukopaikoilla on yleensä enemmän erilaisia palvelutarjoajia kuin Suomessa. Palvelutarjonta on eriytynyttä, esimerkiksi jokin yritys on voinut erikoistua liiketaloudellisesti kannattavasti wc-palvelujen tarjoamiseen eri taukopaikoilla. Palvelutarjonta on myös kauttaaltaan laajempaa suuremman kysynnän vuoksi.

Euroopan mittakaavassa on olemassa sovelluksia taukopaikan etsimiseen ja palvelutarjonnan tarkasteluun. Nämä järjestelmät eivät kuitenkaan kattavasti sisällä Suomen taukopaikkatarjontaa. Osassa on myös taukopaikan varausmahdollisuus. Erityisesti käyttäjäpalautteisiin pohjautuvat järjestelmät vaativat toimiakseen kriittisen massan, jonka saavuttaminen Suomen markkinoilla on epätodennäköistä. Lisäksi Euroopan taukopaikoilla on omia varausjärjestelmiä internetissä.

Kapasiteetin lisääminen

Taukopaikoille arvioitiin taukopaikan yön keskimääräisen käyttöasteen perusteella tarvittavien uusien pysäköintipaikkojen määrät. Arvio perustuu elokuussa 2015 toteutettuun käyttäjälaskentaan. Käyttöasteen laskenta-ajankohdasta (ei vilkkain ajankohta) johtuen uusien pysäköintipaikkojen määräarvioita on pyöristetty jonkin verran ylöspäin. Uusien pysäköintipaikkojen määrä on arvioitu vuoden 2015 kysyntätilanteessa eikä arvioissa ei ole huomioitu eri tekijöistä johtuvaa kysynnän mahdollista lisääntymistä tulevaisuudessa.

Tarvetta pysäköintipaikkojen lisäämiseen on valtateillä 2, 3, 4, 7, 10, 12 ja 25 sekä kantatiellä 50 (Kehä III). Valtatiellä 2 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin Forssassa valtatie 10 liittymän läheisyydessä vähintään viisi ja Karkkilassa vähintään viisi. Valtatiellä 3 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin vähintään 55, joista vähintään 40 tulisi sijoittua Hyvinkään ja Riihimäen väliselle tieosuudelle, vähintään kymmenen Vantaalle Keimolanportin läheisyyteen ja vähintään viisi Iittalan kohdalle. Valtatiellä 4 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin vähintään 30, joista vähintään 20 tulisi sijoittua valtatie 25 ja kantatie 55 liittymän läheisyyteen, vähintään viisi Lahden ja Mäntsälän välisen tieosuuden puolenvälin läheisyyteen ja vähintään viisi Kehä III:n läheisyyteen. Valtatiellä 7 uusia pysäköintipaikkoja tarvittaisiin vähintään 30, joista vähintään 25 tulisi sijoittua Sipoonlahden ja kantatie 55 väliselle tieosuudelle ja vähintään viisi valtatie 6 liittymän läheisyy-

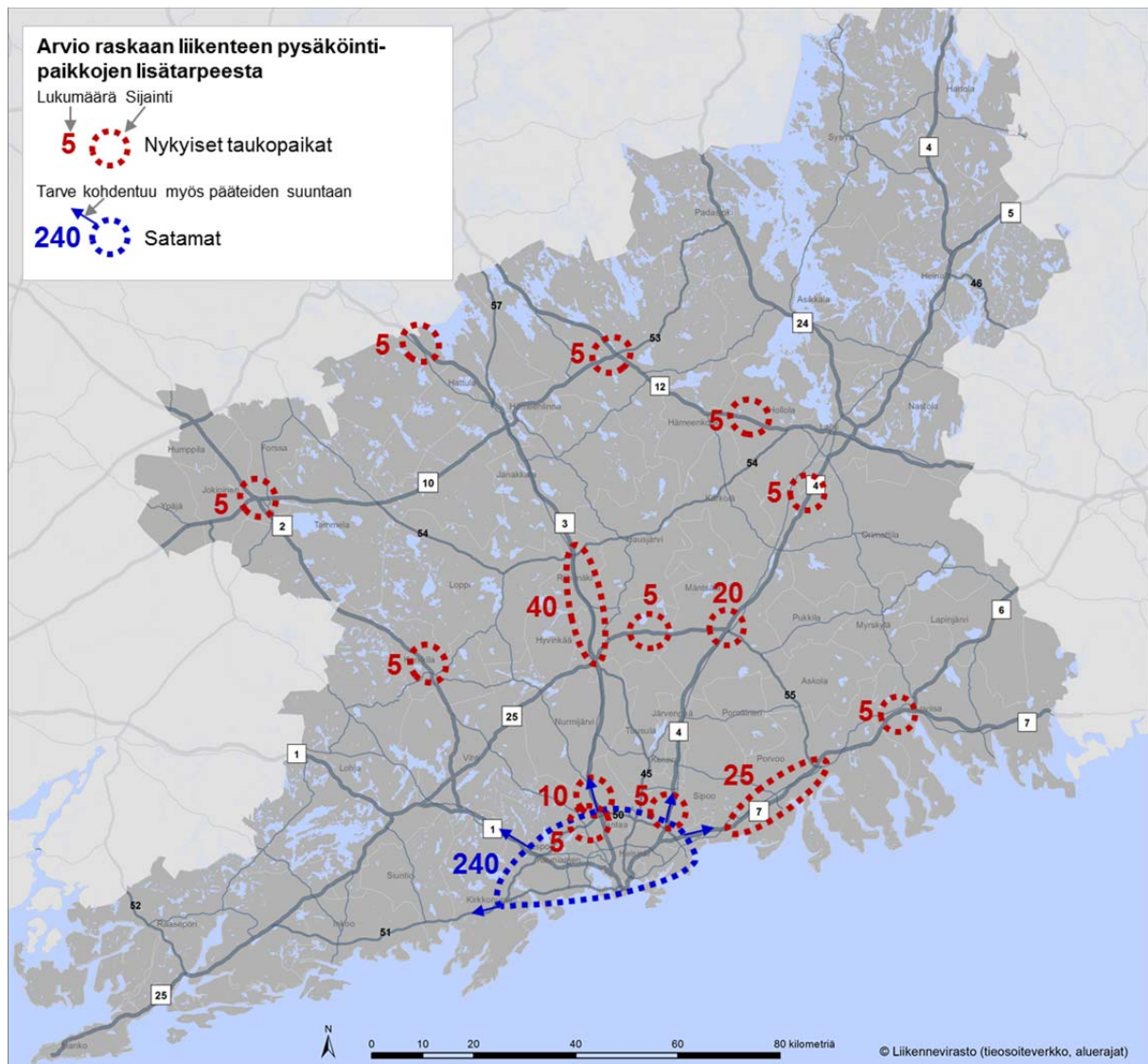
teen. Kantatiellä 50 uusia pysäköintipaikkaa tarvittaisiin vähintään viisi joiden tulisi sijoittua valtatie 3 liittymän läheisyyteen. (Taulukko 1 ja Liite 1)

Satamien synnyttämä uusien pysäköintipaikkojen tarve arvioitiin pysäköintialueiden yön käyttöasteiden ja luvattoman pysäköinnin määrän perusteella. Helsingin Länsisataman lisätarve yön yli pysäköinnille on noin 50 pysäköintipaikkaa ja Vuosaaren sataman noin 120 pysäköintipaikkaa. Länsisatamassa pysäköintiä ollaan kieltämässä, joten yhteensä Länsisataman tuoma lisätarve yön yli pysäköintipaikoille on samaa luokkaa kuin Vuosaaren sataman eli noin 120 pysäköintipaikkaa. Satamien pysäköintipaikkojen kysyntä kohdentuu Kehä III:n sisäpuolelle ja myös pääteiden suuntaan. (Taulukko 1 ja Liite 1)

Taulukko 1. Arvio raskaan liikenteen uusien pysäköintipaikkojen tarpeesta Uudenmaan ELY-keskuksen alueella (numero viittaa liitteessä 1 esitettyihin numeroihin).

Numero	Tie	Nimi	Tyyppi	Nykyisten pysäköintipaikkojen määrä *	Uusien pysäköintipaikkojen vähimmäistarve suuruusluokkana *
8	Vt 2	ABC Masuuni	Liikenneasema	8	5
10		Autokeidas	Liikenneasema	30	5
Vt 2 tarve yhteensä					10
13	Vt 3	Keimolanportti II (etelään)	Palvelualue / liikenneasema	9	5
14		Keimolanportti I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	11	5
17		ABC Hyvinkää	Liikenneasema	12	10
18		Teboil Sveitsinhovi	Liikenneasema	6	5
20		ABC Riihimäki	Liikenneasema	10	25
28		Shell Iittala	Liikenneasema	16	5
Vt 3 tarve yhteensä					55
30	Vt 4	Leppäkorpi II (pohjoiseen)	Levähdysalue II	3	5
34		Tuuliruusu II (Hirvihaara, etelään)	Palvelualue / liikenneasema	10	10
35		Shell Mäntsälä pohjoinen	Liikenneasema	10	10
38		Tuuliharja I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	10	5
Vt 4 tarve yhteensä					30
46	Vt 7	Neste Sipoonlahti	Palvelualue / liikenneasema	11	10
47		Kulloon Kotitupa	Liikenneasema	4	5
48		Shell Kuninkaanportti, Porvoo	Liikenneasema	10	10
53		ABC Kuninkaantie, Pernaja	Liikenneasema	20	5
Vt 7 tarve yhteensä					30
111	Vt 10	Neste Truck	Kylmäasema	2	5
Vt 10 tarve yhteensä					5
117	Vt 12	Sairakkala	Levähdysalue II	2	5
Vt 12 tarve yhteensä					5
73	Vt 25	Ridasjärvi II	Pysäköimisalue	2	5
Vt 25 tarve yhteensä					5
79	Kt 50	ABC Deli Petikko	Liikenneasema	5	5
Kt 50 tarve yhteensä					5
80		Helsingin Länsisatama	Sataman pysäköintialue	70	120
81		Helsingin Vuosaaren satama	Sataman pysäköintialue	220	120
Satamat tarve yhteensä					240

* arvioitu likimääräinen lukumäärä



Kuva 59. Arvio raskaan liikenteen uusien pysäköintipaikkojen tarpeesta Uudenmaan ELY-keskuksen alueella nykytilanteessa. (Taulukko 2)

Taukopaikkojen priorisointi

Kysynnän perusteella tarkempaan analyysiin valitut 27 taukopaikkaa priorisoitiin taukopaikan kysynnän ja kehittämistarpeiden perusteella. Priorisoinnin tavoitteena oli määrittää ne taukopaikat, joihin kohdistuvilla toimenpiteillä voitaisiin ”helpoiten” vähentää taukopaikkojen ja pysäköintipaikkojen puutetta suurimmilla kysyntäalueilla.

Taukopaikan kysynnästä ja kehittämistarpeista muodostettiin muuttujat ja jokaiselle taukopaikalle laskettiin muuttujan arvot. Priorisointimenetelmä sekä käytetyt muuttujat ja niiden painoarvot priorisoinnissa on esitetty liitteessä 2. Kunkin taukopaikan muuttujien pisteet laskettiin yhteen siten, että priorisointipisteitä voi saada enintään 100. Taukopaikkojen priorisointi on esitetty seuraavassa taulukossa (Taulukko 2) sekä priorisoinnissa käytettyjen tekijöiden ja priorisoinnin lukuarvot taukopaikoittain tarkemmin liitteessä 3.

Uusista suunnitelluista taukopaikoista (Histan / Kulmakorven levähdysalue Espoossa valtatiellä 1, Luhtaanmäen alue Vantaalla valtatiellä 3 ja Vaaralan alue Vantaalla kantatiellä 50) Luhtaanmäen ja Vaaralan alueet sijaitsisivat runkukuljetusten taukovyöhykkeillä vilkkaasti liikennöityjen teiden varsilla.

Taulukko 2. Priorisoidut taukopaikat (numero viittaa luvun Nykyisten taukopaikkojen kehittämismahdollisuudet kuvissa esitettyihin numeroihin).

Numero	Tie	Nimi	Tyyppi	Palvelut	Priorisointipisteet
18	Vt 3	Teboil Sveitsinhovi	Liikenneasema	päivä ja yö	84
35	Vt 4	Shell Mäntsälä pohjoinen	Liikenneasema	päivä ja yö	81
38	Vt 4	Tuuliharja I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	81
34	Vt 4	Tuuliruusu II (Hirvihaara, etelään)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	80
20	Vt 3	ABC Riihimäki	Liikenneasema	päivä ja yö	76
79	Kt 50	ABC Deli Petikko, Vantaa	Liikenneasema	päivä	73
30	Vt 4	Leppäkorpi II (pohjoiseen)	Levähdysalue II	ei palveluja	72
29	Vt 4	Leppäkorpi I (Nelosetappi, etelään)	Levähdysalue II	päivä	71
28	Vt 3	Shell / Iittala	Liikenneasema	päivä ja yö	66
46	Vt 7	Sipoonlahti (Rantatuuli, Neste Oil, Sipoo)	Palvelualue / liikenneasema	päivä	66
53	Vt 7	ABC Kuninkaantie, Pernaja	Liikenneasema	päivä ja yö	65
17	Vt 3	ABC Hyvinkää	Liikenneasema	päivä ja yö	63
48	Vt 7	Shell Kuninkaanportti, Porvoo	Liikenneasema	päivä ja yö	62
14	Vt 3	Keimolanportti I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	61
15	Vt 3	Karhunkorpi (pohjoiseen, Stop Cafe)	Levähdysalue I	päivä	61
10	Vt 2	Autokeidas	Liikenneasema	päivä ja yö	59
3	Vt 1	ABC Lohja (Hossanmäentie 1)	Liikenneasema	päivä ja yö	58
21	Vt 3	Linnatuuli II (etelään)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	57
22	Vt 3	Linnatuuli I (pohjoiseen)	Palvelualue / liikenneasema	päivä ja yö	56
47	Vt 7	Kulloon Kotitupa (Neste, Teboil ym)	Liikenneasema	päivä	53
63	Vt 25	Shell / ABC Karjaa	Liikenneasema	päivä	52
64	Vt 25	St 1 / Neste Virkkala	Liikenneasema	päivä	51
1	Vt 1	Nupuri II (itään)	Levähdysalue I	päivä	49
16	Vt 3	Nummenniitty (etelään, Kahvila Roosa)	Levähdysalue I	päivä	48
2	Vt 1	Nupuri I (länteen)	Levähdysalue II	päivä	45
39	Vt 4	Tuuliharja II (etelään)	Levähdysalue I	ei palveluja	44
33	Vt 4	Tuuliruusu I (Hirvihaara, pohjoiseen)	Levähdysalue	ei palveluja	41

Toimenpidesuosituksia

Seuraavana on esitetty selvityksen tuloksiin perustuvia toimenpidesuosituksia.

Taukopaikkojen kehittäminen ja lisääminen

Nykyisiä taukopaikkoja voidaan kehittää esimerkiksi edellä esitetyn priorisoinnin mukaan. Yhteensä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tarvittaisiin nykyisten pysäköintipaikkojen lisäksi yöaikaiseen pysäköintiin soveltuvia paikkoja noin 385. Paikkoja tarvittaisiin päätiesuunnille ja Kehä III:n läheisyyteen.

Tarkastellut uudet suunnitellut taukopaikat (Histan / Kulmakorven levähdysalue Espoossa valtatiellä 1, Luhtaanmäen alue Vantaalla valtatiellä 3 ja Vaaralan alue Vantaalla kantatiellä 50) sijaitsevat kaikki suuren kysynnän alueilla ja niiden suunnittelua olisi hyvä jatkaa.

Seuraavassa kuvassa on esitetty erilaisia yhteistoimintamalleja taukopaikkojen kehittämisessä.



Kuva 60. Taukopaikkojen kehittämisen toimintamallit.

Taukopaikkojen ja niiden ominaisuuksien tarve vaihtelee alueittain. Helpoimmin ja nopeimmin kehitettäviä taukopaikkoja ovat nykyiset valtion palvelu- ja levähdysalueet. Ensisijainen peruste kehittämiselle on kuitenkin kysyntä: kehitettävän taukopaikan tulee sijaita paikassa, jossa nykyinen tarjonta ei riitä vastaamaan kysyntään. Taukopaikkojen toteuttamisen, kehittämisen ja ylläpidon toimintamalleissa on mainittu pääasialliset vastuutahot, mutta kaikissa tapauksissa on tarpeen käydä tiivistä vuoropuhelua useiden eri sidosryhmien kesken. Kehittäminen voi tapahtua askel askeleelta pilottihankkein.

Taukopaikkojen laatuluokituksen kehittäminen

Tulisi selvittää mahdollisuutta toteuttaa vastaava, mutta Suomen oloihin soveltuva, taukopaikkojen luokittelu, kuin edellä esitetystä LABEL –hankkeesta. Luokittelu perustuisi raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen määriin, taukopaikan palvelutasoon ja turvallisuuskriteereihin (esimerkiksi 3–4 luokkaa). Eri luokilla olisi erilainen yhteistoimintamalli ja palvelutaso. Ylimmän tason paikat voisivat olla kameravalvottuja ja aidattuja, niillä tulisi olla korkea palvelutaso (esimerkiksi suihkut, saunat, ympärivuorokautinen ruokailumahdollisuus tms.) ja niiden käytöstä voitaisiin periä myös kustannukset kattava pieni maksu. Raskaan liikenteen tienvarsiopasteissa voisi olla informaatio, minkä luokan taukopaikasta on kyse.

Tiekuljetusten turvallisuusselvitys

Tiekuljetusten turvallisuutta tulisi selvittää laajemmin eri osapuolten näkökulmista. Pitäisi kartoittaa erityyppisiin kuljetuksiin liittyvien eri toimijoiden tarpeet ja näkemykset. Toimijoita ovat logistiikka-/kuljetusyrietykset, ammattikuljettajat, kolmannet osapuolet, kuljetusasiakkaat, vakuutusyhtiöt jne. Tulisi selvittää mm. ongelmien suuruusluokka, erilaisten rikosten yleisyys, eri osapuolten vaatimukset kuljetusten turvallisuudelle (esim. kuljetusasiakkaan vaatimukset taukopaikoille), varautuminen turvallisuushkiin, vaikutukset ammattikuljettajan työoloihin ja turvallisuudentunteeseen, vaikutukset liikenneturvallisuuteen.

Pitäisi selvittää kuljettajaan, ajoneuvoon ja lastiin kohdistuvat turvallisuusriskit ja eri osapuolten roolit näiden riskien ehkäisyssä. Lopputuloksena arvioidaan ja laaditaan mahdollisia toimenpiteitä kuljetusten turvallisuuden parantamiseksi ja varautumiseksi rikollisuuden mahdolliseen kasvuun. Samassa yhteydessä on hyvä selvittää laajemmin eri osapuolten maksuhalukkuutta erityyppisistä turvallisuutta lisäävistä palveluista.

Maksullisten palvelujen potentiaali tiekuljetuksissa

Selvitetään laajemmin millaisia lisäpalveluja tiekuljetuksissa tarvittaisiin. Selvitetään tiekuljetusalan maksuhalukkuus erilaisista palveluista. Selvitetään näiden palvelujen liiketoimintamahdollisuuksia.

Valtion roolin ja osallistumismahdollisuuksien tarkastelu taukopaikkojen kehittämisessä

Valtion tulee pohtia rooliaan taukopaikkojen kehittämisessä. Toimijoiden taholta on toivottu alueellisen organisaation koordinoivaa vastuutahoa. Tämä rooli voisi sopia ELY-keskukselle. Valtion on myös pohdittava mahdollisuuksiaan osallistua taukopaikkojen kehittämiseen, sillä pelkästään yksityisen sektorin toimin ei laajoja raskaiden ajoneuvojen pysäköintialueita synny. Nykyisen lainsäädännön perusteella taukopaikkojen kehittämiseen maanteiden ulkopuolella ei ole mahdollista käyttää valtion perustienpidon rahoitusta. Maantielain mukaan "maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin". Raskaan liikenteen kuljettajien on noudatettava ajo- ja lepoaika-asetusta, ja lain noudattaminen edellyttää riittävää ja turvallista taukopaikkaverkostoa. Taukopaikkojen palvelutason tulee olla sellainen, että ammattikuljettaja on vuorokausilevon jälkeen riittävän levännyt. Tällä on vaikutusta myös liikenneturvallisuuteen. Erikseen onkin pohdittava lainsäädännön kehittämistarpeita, jotta valtion osallistuminen taukopaikkojen toteuttamiseen voisi olla mahdollista.

Digitaalinen tietoalusta taukopaikoista ja satamaliikenteestä Uudenmaan ELY-keskuksen alueella

Ensimmäisenä toimenpiteenä selvitetäisiin eri toimijoiden ja käyttäjien sisällölliset ja toiminnalliset tarpeet tietoalustalle sekä liiketoiminnalliset näkökulmat. Selvitetään voiko tällainen tietoalusta toimia liiketaloudellisin perustein ja miten. Tämän perusteella laaditaan tietoalustan suunnitelmaluonnos, joka sisältää kuvauksen alustan sisällöstä, toiminnasta, toteuttamismallista ja liiketoimintakonseptista. Seuraavana vaiheena tietoalustan käyttäjät ja sidosryhmät arvioivat suunnitelmaluonnoksen. Arvioinnin perusteella suunnitelmaa kehitetään. Viimeisenä vaiheena toteutettaisiin pilottihanke, joka sisältäisi tietoalustan rakentamisen ja testaamisen sekä liiketoimintamallin kokeilun.

Tietoalustan tulisi sisältää tietoa ainakin taukopaikkojen sijainnista, palveluista, ominaisuuksista ja täyttöasteesta, tietoa satamien laivaliikenteestä, ajoaikatiedot satamaan eri liikennetilanteissa ja ajankohdissa sekä muuta kuljetuksissa tarvittavaa tietoa (mm. tieto ruuhka-ajoista ja hiljaisemmista jaksoista). Laivaliikennetiedon merkitys korostuu, kun Länsisatamasta poistuu ns. puskurivyöhyke ja autojen tulee saapua tarkassa aika-ikkunassa satamaan.

Tietoalustassa voisi olla myös pysäköintipaikkojen varaamismahdollisuus. Siihen voisi lisätä myös muuta digitaalista tietoa ja ominaisuuksia (digitaalista tunnistusta, automaattilaskutusta tms. palvelevia sovelluksia).

Palvelujen lisääminen valtion pysäköinti- ja levähdysalueilla, joilla ei ole palveluja

Suurimmilla taukopaikkojen kysyntäalueilla voisi selvittää palvelujen lisäämisen mahdollisuuksia nykyisillä valtion pysäköinti- ja levähdysalueilla, joilla ei ole palveluja. Tätä voisi selvittää eri liikenneasemilta ja muilta yksityisiltä palveluntarjoajilta.

Muiden pysäköintialueiden käyttömahdollisuudet raskaan liikenteen pysäköintiin

Tulisi selvittää voisiko muita pysäköintialueita kuten suurten markettien pysäköintialueita tai niiden rajattuja osia käyttää yöaikana raskaan liikenteen pysäköintiin. Pysäköinnistä voitaisiin periä pieni maksu. Tällaiselle yhteistoiminnalle tulisi luoda kaikkia osapuolia hyödyttävä liiketoimintamalli (hyöty–kustannus-analyysi) Myös turvallisuusasiat ja palvelutasoon liittyvät seikat tulee huomioida. Pysäköintialue voi sijaita palvelujen lähellä tai sinne voidaan tietyn edellytyksin järjestää pienimuotoisia yöaikaisia palveluja. Voitaisiin rakentaa toimintamalli ja testata sitä jonkin kaupallisen toimijan kassa.

Siirtokuorma- / perävaunujen pysäköintialueiden lisääminen

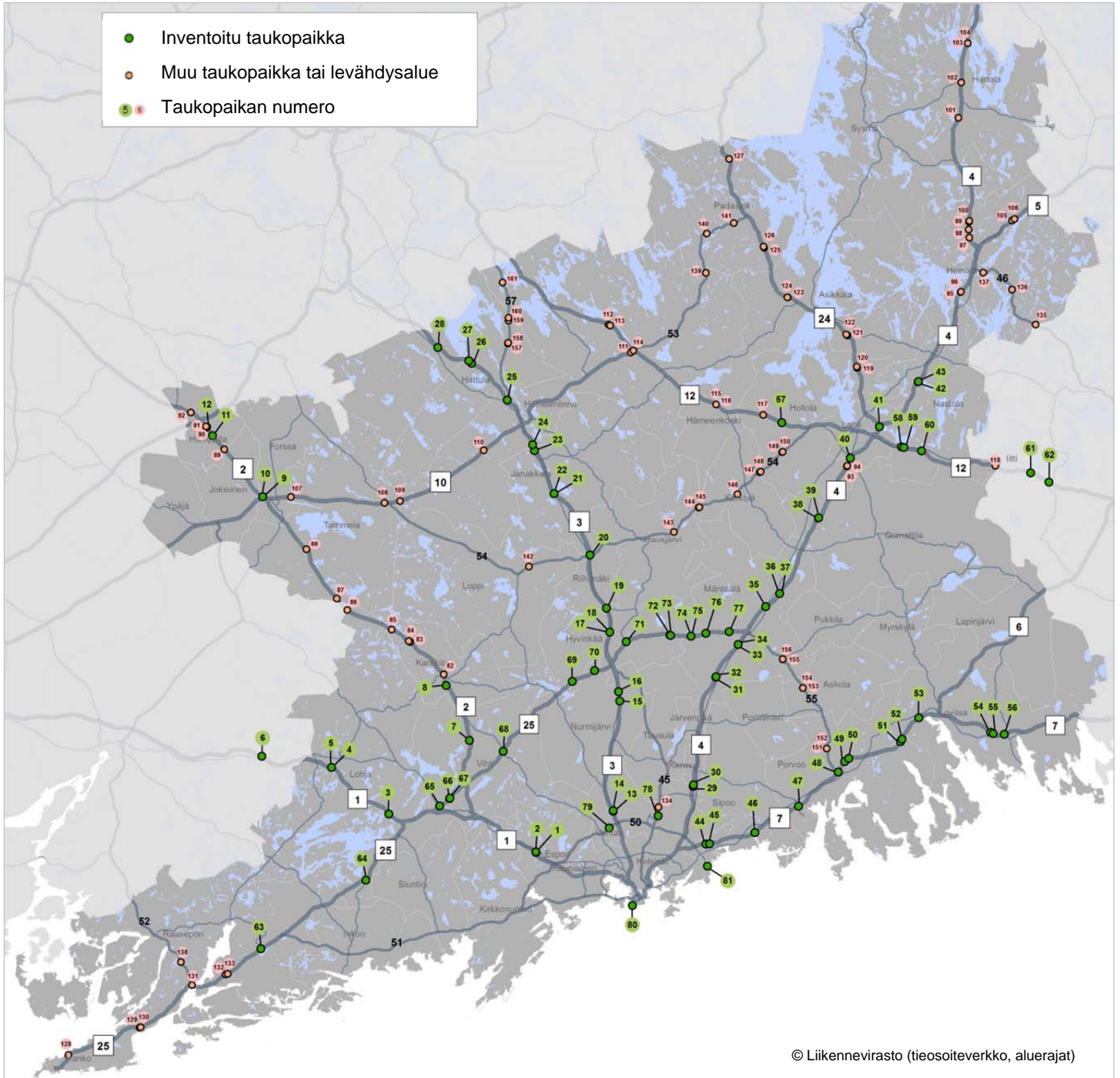
Hankkeen työpajoissa tuli esille siirtokuormausta paikkojen puute erityisesti pääkaupunkiseudulla, mutta myös muiden kaupunkien/kuntien alueilla ja läheisyydessä. Siirtokuorma- /perävaunujen pysäköintipaikkojen tarvetta ja optimaalista verkostoa tulisi selvittää kunnittain ja kaupungeittain tarkemmin ja tehdä tarvittavat selvitykset ja suunnitelmat niiden lisäämiseksi.

Lähteet

- Ashford Truckstop. Taukopaikan internetsivut, saatavilla: <http://ashfordtruckstop.co.uk>
- Autohof Wörmitz. Taukopaikan internetsivut, saatavilla: <http://www.autohof-woernitz.de>
- Autostrada del Brennero SpA. Service booklet 2015.
- IRU. TransPark-sovelluksen internetsivut, saatavilla: <https://www.iru.org/transpark-app>
- LABEL. Hankkeen internetsivut, saatavilla: <http://truckparkinglabel.eu>
- LABEL partners 2011. Handbook for Labelling. Security and service at truck parking areas along the Trans-European road network.
- Levähdysaluekortit, Uudenmaan ELY-keskus (2012)
- Parckr. Mobiilisovelluksen internetsivut, saatavilla: <http://www.parckr.com>
- Pysäköimis- ja levähdysalueet. Suunnitteluohje (Tiehallinto 1997).
- Pysäköinti- ja levähdysalueiden pienet kehittämistoimenpiteet Uudenmaan ELYn alueella. (Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisu 78/2012)
- Raskaan liikenteen levähdys-/tarkastusalueverkoston toimenpidetarpeet, Uudenmaan ELYn alue (2012)
- Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueet Uudenmaan ELY:n alueella. Käyttäjälaskennat 2010 (Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisu 2/2011)
- Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36 / 2015)
- SEKV-reittimäärittely (2014): Uusimaa, Pirkanmaa ja Varsinais-Suomi. Levähdyspaikkoja koskevan kyselyn tuloksia, tiivistelmä. Ramboll
- Scandria. Secure parking in the Scandria corridor. A description of the safe park concept applied to the Scandria corridor.
- SecuriTpark. Taukopaikan internetsivut, saatavilla: <http://www.securitpark.com>
- SETPOS. Hankkeen internetsivut, saatavilla: <http://www.setpos.eu>
- SETPOS partners 2009. Secured European Truck Parking – Best Practice Handbook.
- SKAL Kuljetusbarometri 1 / 2015
- State of Queensland, Department of Transport and Main Roads. 2014. Guideline: Rest Areas and Stopping Places – Location, Design and Facilities.
- Truck Parking Needs at Rest Areas. Environmental Scan. Transport Canada, Road Safety and Motor Vehicle Regulation. 2009. Saatavilla: http://obac.ca/sitespice/files/misc/ENVIRONMENTAL_SCAN.pdf
- Truck Parking Strategy for the East West Transport Corridor. 2011. WP6D Truck Stops with ITS – Activity 1.
- Uudenmaan logistiikkaselvitys (Uudenmaan liiton julkaisu 2014)

Liitteet

Liite 1. Inventoidut taukopaikat.



Liite 2. Nykyisten taukopaikkojen priorisointiperusteet.

Taukopaikan kysyntä (paino priorisointipisteissä yhteensä 65 %)

- taukopaikan keskimääräinen käyttöaste päivällä (klo 8–12)
 - laskettiin ensin taukopaikan käyttöaste prosentteina jakamalla taukopaikalla päiväsaikaan käyneiden raskaan liikenteen ajoneuvojen määrä (ajanjaksojen klo 8–12 ja 12–16 keskiarvot) taukopaikan pysäköintipaikkojen määrällä
 - laskettiin pisteet käyttöasteiden perusteella siten, että jos käyttöaste oli 0 %, pisteitä sai 0 ja jos käyttöaste oli 100 % tai enemmän, pisteitä sai 100
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 13 %
- taukopaikan keskimääräinen käyttöaste yöllä (klo 0–6)
 - laskettiin ensin taukopaikan käyttöaste prosentteina jakamalla taukopaikalla yöaikaan käyneiden raskaan liikenteen ajoneuvojen määrä (ajanjaksojen klo 0–3 ja 3–6 keskiarvot) taukopaikan pysäköintipaikkojen määrällä
 - laskettiin pisteet käyttöasteiden perusteella siten, että jos käyttöaste oli 0 %, pisteitä sai 0 ja jos käyttöaste oli 100 % tai enemmän, pisteitä sai 100
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 13 %
- raskaiden ajoneuvojen liikennemäärä (KVLRAS 2014) taukopaikan pysäköintipaikkaa kohti
 - laskettiin ensin vertailuluku jakamalla taukopaikan läheisyydessä sijaitsevan tien raskaan liikenteen määrä taukopaikan pysäköintipaikkojen määrällä. Niillä taukopaikoilla, joihin on tieyhteys vain toiselta puolelta tietä, raskaan liikenteen määrä on puolitettu.
 - laskettiin pisteet siten, että se taukopaikka, jolla oli suurin vertailuluku, sai 100 pistettä ja muiden taukopaikkojen pisteet laskettiin suurimpaan vertailulukuun suhteuttamalla
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 19,5 %
- taukopaikan sijainti runkokuljetusten taukovyöhykkeellä
 - jos taukopaikka sijaitsi runkokuljetusten taukovyöhykkeellä, se sai 100 pistettä, muuten se sai 0 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 6,5 %
- taukopaikan palvelut
 - jos taukopaikalla oli palveluita sekä päivällä että yöllä, taukopaikka sai 100 pistettä, jos vain päivällä, se sai 50 pistettä ja palveluita ei ollut, se sai 0 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 13 %

Taukopaikan kehittämismahdollisuudet (paino priorisointipisteissä yhteensä 35 %)

- Kehittämiseen tarvittavien toimijoiden määrä
 - useita eri toimijoita 0 pistettä, kaksi toimijaa 50 pistettä, yksi toimija 100 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 5 %
- Liityntäinfrastruktuurin (liittymien ja muun infrastruktuurin) kehittämistarpeet
 - tarvitaan uutta liityntäinfrastruktuuria (uusia liittymiä tai muuta) 0 pistettä, selvittää vanhan infrastruktuurin, liittymien, parantamisella tai kehittämisellä 50 pistettä, ei tarvita uutta liityntäliikenneinfrastruktuuria 100 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 5 %
- Raskaan liikenteen pysäköintialueen laajentamismahdollisuudet
 - vähäiset tai ei lainkaan laajentamismahdollisuutta (0-2 paikkaa lisää) 0 pistettä, keskinkertaiset laajentamismahdollisuudet (muutama paikka lisää) 50 pistettä, hyvät laajentamismahdollisuudet 100 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 5 %
- Vaadittavien investointien suuruusluokka
 - vaaditaan suhteellisen suuret investoinnit 0 pistettä, keskimääräiset investoinnit 50 pistettä, pienet investoinnit 100 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 5 %

- Omistus ja hallinta
 - hajautunut alueen omistus, paljon toimia vaaditaan 0 pistettä, pari omistajaa 50 pistettä, yksi omistaja tai valtion / kunnan omistuksessa 100 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 5 %
- Raskaan liikenteen pysäköintialueen laajentamisen helppous tai vaikeus
 - vaikea laajentaa (korkeuserot, yms.) 0 pistettä, kohtuullisen helppoa laajentaa 50 pistettä, erittäin helpoin toimenpitein laajennettavissa 100 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 5 %
- Kaavoituksen ja ympäristön asettamat rajoitukset
 - edellyttää merkittäviä yleiskaava-/asemakaavamuutoksia 0 pistettä, vain vähäisiä kaavamuutos-tarpeita 50 pistettä, ei kaavamuutostarpeita 100 pistettä
 - muuttujan paino priorisointipisteissä on 5 %

Jatkuvien muuttujien pisteiden väliarvot laskettiin lineaarisesti interpoloimalla.

Liite 3. Nykyisten taukopaikkojen priorisointi.

ID	Tie	Aueen nimi	Tyyppi	Tiesolite	Päivätyyppi	Liki- määräinen pysäköinti- paikka (kpl)	Raakasa- ajonauva/ pysäköinti- paikka (m ² /kpl)	Raakasa- käyttöaste päävälillä (%)	Keski- käyttöaste päävälillä (%)	Kesk- käyttöaste päävälillä (%)	Sijainti tyyppi	Kyyntä			Pisteet			Priorisoin- naiset		
												Raakasa- käyttöaste päävälillä (paino 13 %)	Kesk- käyttöaste päävälillä (paino 19,5 %)	Sijainti tyyppi (paino 6,5 %)	Päivätyyppi määrä (paino 13 %)	Kehittämisen tarpeiden määrä (paino 5 %)	Kehittämisen mahdollis- uus (paino 5 %)		Liityntä- maksu (paino 5 %)	Liityntä- maksun suhteus muun infra- struktuuriin (paino 5 %)
16/V1.3	Tiedon Sveltsinby		Likemessu	3/10/90	päävälillä	6	2 869	47	100	100	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	84
35/V1.4	Shell / Aurokatas		Likemessu	4/11/10	päävälillä	10	2 862	21	76	100	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	81
38/V1.4	Tuuliharju (pohjoiseen)		Likemessu	4/11/10	päävälillä	10	2 853	265	70	100	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	81
39/V1.4	Tuuliharju (länneeseen)		Likemessu	4/11/10	päävälillä	10	2 853	265	70	100	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	81
39/V1.4	Tuuliharju (länneeseen)		Likemessu	4/11/10	päävälillä	10	2 853	265	70	100	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	81
20/V1.3	ABC Rihimäki		Likemessu	3/11/20	päävälillä	10	2 257	226	65	100	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	80
79/K1.50	ABC Dori Peikko, Vantaa		Likemessu	5/05/18/10	päävälillä	5	4 126	825	120	110	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	76
30/V1.4	Leppäkorpi II (pohjoiseen)		Levähdysalue II	4/10/6/21/54	-	3	1 583	528	83	117	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	72
28/V1.4	Shell / Irtala		Likemessu	3/12/00	päävälillä	16	1 811	101	34	108	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	71
45/V1.7	Spöckintie (Rintatuuli, Neste Oil, Sloop)		Likemessu	7/2/25/4	päävälillä	11	2 850	208	18	108	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	66
45/V1.7	Spöckintie (Rintatuuli, Neste Oil, Sloop)		Likemessu	7/2/25/4	päävälillä	11	2 850	208	18	108	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	66
12/V1.3	ABC Hyytiälä		Likemessu	3/10/90	päävälillä	22	2 860	247	54	154	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	63
48/V1.7	Shell Kunninkampotti, Porvoo		Likemessu	7/30	päävälillä	10	2 860	216	90	185	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	62
14/V1.3	Keimoleppä (pohjoiseen)		Likemessu	3/10/2/200	päävälillä	11	3 450	314	109	119	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	61
15/V1.3	Keimoleppä (pohjoiseen)		Likemessu	3/10/2/200	päävälillä	11	3 450	314	109	119	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	61
16/V1.3	Karunkorpi (pohjoiseen, Stop Cafe)		Likemessu	3/10/6/5/209	päävälillä	9	1 137	124	56	67	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	59
10/V1.2	Aurokatas		Likemessu	2/24/688	päävälillä	30	868	29	32	103	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	59
3/V1.1	ABC Lohja (Hesamäntie 1)		Likemessu	1/13/0	päävälillä	14	1 870	66	18	75	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	58
21/V1.3	Uusitalu II (etelään)		Likemessu	3/14/390	päävälillä	14	1 129	81	14	57	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	57
22/V1.3	Uusitalu II (pohjoiseen)		Likemessu	3/14/390	päävälillä	14	1 129	81	14	57	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	57
63/V1.25	Shell / ABC Kari (Neste, Tebbi lym)		Likemessu	25/13/0	päävälillä	36	2 809	29	24	90	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	55
64/V1.25	Shell / ABC Kari (Neste, Tebbi lym)		Likemessu	25/13/0	päävälillä	36	2 809	29	24	90	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	55
11/V1.1	Nupuri II (itään)		Likemessu	25/19/1900	päävälillä	22	865	39	45	55	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	51
16/V1.3	Nurmi (etelään, Kahvila Roos)		Likemessu	1/6/4/19	päävälillä	5	1 863	373	100	10	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	49
21/V1.1	Nurmi (itään)		Likemessu	3/10/7/243	päävälillä	13	1 137	86	31	19	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	48
39/V1.4	Tuuliharju II (etelään)		Likemessu	1/6/4/5/2	päävälillä	5	1 863	373	40	30	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	45
33/V1.4	Tuuliharju (länneeseen)		Likemessu	4/11/7/875	-	10	2 853	205	15	90	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	44
33/V1.4	Tuuliharju (länneeseen)		Likemessu	4/11/7/875	-	7	1 886	242	7	14	ei	0	0	0	100	0	100	0	100	41

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 131/2015				
Vastuualue Liikenne				
Tekijät Ilkka Salanne, Erkki Jaakkola, Kati Kiiskilä, Teuvo Leskinen, Iida-Maria Seppä, Marko Tikkanen, Janne Tuominen Sito		Julkaisuaika Tammikuu 2016		
		Kustantaja Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja				
Tiivistelmä <p>Selvityksen tavoitteena oli tuottaa kokonaiskuva raskaan liikenteen taukopaikkojen nykytilanteesta, kehittämistarpeista, kysynnästä ja tarjonnasta Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sekä kartoittaa esimerkkejä tauko- ja levähdysalueiden toimintamalleista Suomessa ja muualla. Tavoitteena oli tuottaa tietoa kehittämistoimenpiteiden suuntaamiselle ja eri sidosryhmien välisen yhteistoiminnan kehittämiseksi. Selvitys toteutettiin kesäkuun ja joulukuun 2015 välisenä aikana.</p> <p>Hankkeessa toteutettiin taukopaikkojen raskaan liikenteen käyttäjälaskenta ja kapasiteetin inventointi elokuussa 2015. Laskenta suoritettiin sekä päivällä että yöllä. Inventoiduista valtion taukopaikoista on tehty myös levähdysaluekortit, joissa on esitetty taukopaikkojen ominaisuustietoja. Taukopaikkojen kysyntää arvioitiin lisäksi selvittämällä suurimista kaupungeista etelän suuntaan lähtevien kuljetusten ajo- ja lepoaikojen perusteella määritellyt (4½ h ja 9 h) taukovyöhykkeet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Taukopaikkojen kysynnän kehittymistä arvioitiin vertailemalla käyttäjälaskennan tuloksia aiemmin tehdyn käyttäjälaskennan tuloksiin. Kysynnän kehittymistä tulevaisuudessa arvioitiin Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan kehityskuvavaihtoehtoa varten tehdyn liikenne-ennusteen perusteella. Kysynnän ja kehittämismahdollisuuksien (tauko- ja levähdysalueiden ominaisuudet) perusteella valittiin ne taukopaikat, joilla on eniten kehittämistarvetta ja -mahdollisuuksia. Nämä kehittämiskohteet priorisoitiin hankkeessa kehitetyllä priorisointimenetelmällä. Uusien taukopaikkojen likimääräinen tarve laskettiin taukopaikkojen kapasiteetin ja yön keskimääräisen käyttöasteen perusteella. Uusien alueiden tarvetta ja toteuttamismahdollisuuksia arvioitiin olemassa olevien suunnitelmien ja kysynnän perusteella. Raportin viimeisessä luvussa esitetään tutkimustuloksista pääteltyjä jatkotoimenpidetarpeita.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) raskas liikenne, tavaraliikenne, levähdysalueet, pysäköintialueet, huoltoasemat				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu)
	978-952-314-388-3	2242-2846		2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-388-3	Kieli Suomi	Sivumäärä 76
Julkaisun myynti/jakaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus				
Kustannuspaikka ja aika			Painotalo	

RAPORTEJA 131 | 2015

RASKAAN LIIKENTEEN TAUKOPAIKAT UUDENMAAN ELY-KESKUKSEN ALUEELLA
KYSYNNÄN JA TARJONNAN ANALYYSI SEKÄ MAHDOLLISIA YHTEISTOIMINTAMALLEJA
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-388-3 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-388-3

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi