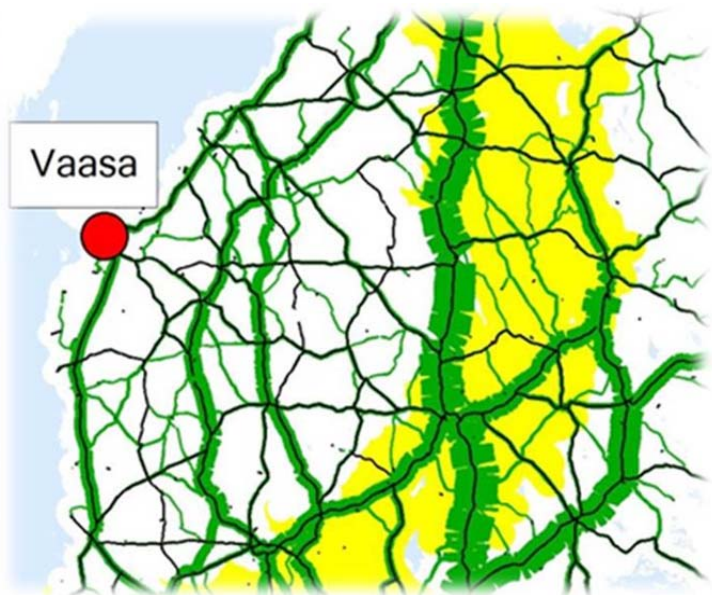


ILKKA SALANNE
ERKKI JAAKKOLA
IIDA-MARIA SEPPÄ
MARKO TIKKANEN

Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus



Ilkka Salanne, Erkki Jaakkola,
Iida-Maria Seppä, Marko Tikkanen

Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2015

Liikennevirasto
Helsinki 2015

Kannen kuva: Sito ja Marko Tikkanen

Verkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-317-111-4

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 0295 34 3000

Ilkka Salanne, Erkki Jaakkola, Iida-Maria Seppä ja Marko Tikkanen: Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus. Liikennevirasto, Liikenne ja maankäyttö -osasto. Helsinki 2015. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2015. 79 sivua ja 5 liitettä. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-111-4.

Avainsanat: raskas liikenne, tavaraliikenne, levähdysalueet, pysäköintialueet, huoltoasemat

Tiivistelmä

Tämä tutkimus koskee raskaan liikenteen tavarakuljetusten taukopaikkoja Suomen tieverkolla. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää raskaan liikenteen eritasoisten taukopaikkojen sijainnillisia, määrällisiä ja palvelullisia kehittämistarpeita. Projektissa tuotettiin kokonaisvaltaista tietoa taukopaikoista eri näkökulmista. Selvityksen erilaiset tarkastelut auttavat kohdentamaan ja priorisoimaan tarkempia inventointeja ja suunnitelmia taukopaikkojen kehittämiseksi.

Taukopaikkoja tarvitaan ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien taukojen pitämiseen, kuorman tarkistuksiin, kuormatilojen vaihtamiseen ja kuorman siirtoihin, poliisin tienvarsivalvontaan jne. Erikoiskuljetukset tarvitsevat suuria pysäköintialueita, joita tulisi hitaan ajonopeuden vuoksi olla tiheässä.

Pitkissä runkokuljetuksissa raskas liikenne käyttää taukopaikkoina pääasiassa kaupallisia taukopaikkoja (liikenneasemat) ja kuljetusliikkeiden omia terminaaleja. Valtion taukopaikkoja (levähdys- ja pysäköintialueet) tarvitaan raskaan liikenteen tavarakuljetuksissa erityisesti kuorman ja ajoneuvon tarkastamista varten. Soveltuvia taukopaikkoja tarvitaan myös alemmalla tieverkolla ja poikittaisyhteyksillä (erityisesti puun, maidon, maatalouden tms. kuljetukset).

Kaupalliset taukopaikat ovat sijoittuneet liikenteellisiin solmupisteisiin. Esimerkiksi Pohjois-Suomessa kaupallisia taukopaikkoja on vähän. Valtion taukopaikoista kaikki eivät kokonsa, liittymensä ja pituuskaltevuutensa takia sovellu raskaan liikenteen taukopaikoiksi. On havaittavissa, että jotkin liikenneasemaketjut ovat keskittymässä tarjoamaan palveluja vain henkilöliikenteelle.

Lukumäärällisesti taukopaikkoja on paljon. Taukopaikkojen tiheys- ja saavutettavuusanalyysin perusteella taukopaikkoja on tiheästi joitakin alueita ja päätieosuuksia lukuun ottamatta. Raskaan liikenteen tavarakuljetuksille soveltuvista taukopaikoista on pula erityisesti Uudella maalla. Myös poliisin suurimmat valvontapaikkoihin liittyvät kehittämistarpeet kohdistuvat sinne, joskin kehittämistarpeita on myös muualla.

Taukopaikkojen tulee sijaita ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien pakollisten taukojen kannalta sopivissa paikoissa. Tässä selvityksessä on kehitetty ns. taukovyöhykkeet, joita on tarkasteltu eri reiteillä ja suurimpien kaupunkien ympärillä.

Taukopaikan tulee olla helppopääsyinen, riittävän tilava, tasainen ja varustettu selkeillä opasteilla ja merkinnöillä (ml. vaarallisten aineiden kuljetukset). Kaupallisilla taukopaikoilla tulee olla riittävät palvelut ja hyvä ympärivuorokautinen hoito. Rikollisuus ei ole taukopaikoilla suuri ongelma, vaikka jotkin kuljetusalan asiakkaat ovat alkaneet vaatimaan kuljetuksissaan vartioituja taukopaikkoja (arvokas tavara).

Tutkimuksessa todettiin kehittämis- ja jatkotoimenpidetarpeita liittyen valtion ja kaupallisten toimijoiden yhteistyöhön. Tämän selvityksen tulokset tulisi ottaa huomioon pääteiden kehittämisen toimintalinjojen laatimisessa. Muita kehittämisajatuksia ovat älyliikenteen sovellusten kehittäminen, tarkemmat taukopaikkainventoinnit ELY-keskusten alueilla, onnettomuuksien selvittäminen suhteessa taukopaikkoihin, rikollisuuden kehittymisen tarkempi selvittäminen, valtion ja kaupallisten taukopaikkojen ominaisuustietojen tallentaminen keskitetysti sekä taukopaikoista yleisesti käytettävissä olevan informaattiosisällön strukturointi.

Ilkka Salanne, Erkki Jaakkola, Iida-Maria Seppä och Marko Tikkanen: Undersökning om rastplatser för den tunga trafiken. Trafikverket, trafik och markanvändning. Helsingfors 2015. Trafikverkets undersökningar och utredningar 36/2015. 79 sidor och 5 bilagor. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-111-4.

Sammanfattning

Denna undersökning gäller rastplatser för tunga godstransporter i Finlands vägnät. Syftet med undersökningen var att utreda behoven av utveckling vad gäller läge, antal och service på rastplatser av olika nivåer för den tunga trafiken. Inom projektet producerades övergripande information om rastplatserna sett ur olika perspektiv. De olika granskningarna inom utredningen hjälper att rikta in och prioritera noggrannare inventeringar och planer för att utveckla rastplatserna.

Rastplatser behövs för de pauser som bestämmelserna om kör- och vilotider kräver, för kontroll av lasten, byte av lastutrymmen och flyttning av laster samt för polisens trafikövervakning vid vägen osv. Specialtransporterna behöver stora parkeringsområden, som borde ligga tätt på grund av de låga körhastigheterna.

Vid långa stamtransporter använder den tunga trafiken främst kommersiella rastplatser (trafikstationer) och åkeriernas egna terminaler. Statens rastställen (rastplatser och parkeringer) behövs för de tunga godstransporterna särskilt när det gäller kontroll av last och fordon. Lämpliga rastplatser behövs också på det lägre vägnätet och på de tvärgående förbindelserna (särskilt för timmer- och mjölktransporter samt jordbrukets transporter med mera).

De kommersiella rastplatserna ligger vid trafikknutpunkter. Till exempel i norra Finland finns det få kommersiella rastplatser. Alla statens rastställen är inte lämpade för den tunga trafiken på grund av storlek, anslutningar och längd lutning. Det är tydligt att vissa trafikstationskedjor håller på att rikta in fokus enbart på tjänster för persontrafiken.

Till antalet är rastplatserna många. Täthets- och tillgänglighetsanalyserna visar att rastplatserna ligger tätt med undantag för vissa områden och huvudvägsavsnitt. Det råder brist på rastplatser som lämpar sig för tunga godstransporter särskilt i Nyland. De största utvecklingsbehoven vad gäller polisens övervakningsplatser finns också i Nyland, även om behov av utveckling föreligger även på andra håll.

Rastplatserna ska finnas på lämpliga avstånd med tanke på de obligatoriska pauser som bestämmelserna om kör- och vilotider kräver. I denna utredning har man utvecklat s.k. rastzoner, som har granskats på olika rutten och runt de största städerna.

En rastplats ska vara lättillgänglig, tillräckligt stor, jämn och försedd med tydliga skyltar och markeringar (inkl. för transporter av farliga ämnen). De kommersiella rastplatserna ska ha tillräckliga tjänster och vara väl omskötta dygnet runt. Brottslighet är inte något stort problem på rastplatserna, även om vissa kunder inom transportbranschen har börjat kräva bevakade rastplatser för sina transporter (värdefullt gods).

I undersökningen konstaterades behov av fortsatta åtgärder bl.a. i anslutning till utveckling av samarbetet mellan staten och de kommersiella aktörerna, uppdatering av de nuvarande rastplatserna och riktlinjerna, klassificering av rastplatserna särskilt med tanke på den tunga trafiken, noggrannare inventeringar av rastplatserna inom NTM-centralernas områden och i synnerhet inom rastzonerna, utveckling av rastplatsernas dimensionering och infrastruktur, utredning av olyckor i förhållande till rastplatserna samt en närmare utredning av brottslighetens utveckling.

Ilkka Salanne, Erkki Jaakkola, Iida-Maria Seppä and Marko Tikkanen: Heavy traffic rest area study. Finnish Transport Agency, Transport and Land Use. Helsinki 2015. Research reports of the Finnish Transport Agency 36/2015. 79 pages and 5 appendices. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-317-111-4.

Summary

This study examines rest areas for heavy goods traffic in Finnish road networks. The goal was to investigate the development needs of different types heavy traffic rest areas in terms of their locations, number and services. The project generated comprehensive information on rest areas from a number of perspectives. Adopting various perspectives made it easier to focus and prioritise inventories and plans to develop rest areas.

Rest areas are needed for statutory breaks laid down in driving time and rest period regulations, load checks, changing truck bodies, transferring loads, police roadside surveillance, etc. Special transports require large parking areas that need to be frequently available due to slow driving speeds.

In long trunk route transports, heavy traffic mainly uses commercial rest areas (filling stations) and terminals owned by transport companies. State-owned rest areas (rest and parking areas) are particularly necessary for load and vehicle inspections of heavy goods traffic. Suitable rest areas are also needed within the low-volume road network and lateral connections (particularly for the transportation of wood, milk, agricultural products etc.).

Commercial rest areas are located in traffic nodes. For example, there are few commercial rest areas in Northern Finland. Not all state-owned rest areas are suitable for heavy traffic, due to their size, junctions or longitudinal gradient. Some filling station chains focus on offering services for passenger vehicles only.

The number of rest areas is high. An analysis of the frequency and accessibility of rest areas revealed high density except in certain areas and on main roads. Rest areas suitable for heavy goods traffic are particularly necessary in the Uusimaa region. With respect to traffic surveillance sites, the police force's greatest development needs are also related to rest areas, although development is also needed elsewhere.

The locations of rest areas should take account of the statutory breaks laid down in driving time and rest period regulations. This study proposes "break zones" for different routes and around the largest cities.

A rest area must be easy to access, sufficiently large, even and equipped with clear signs and markings (including the transport of hazardous substances). Commercial rest areas should provide sufficient services and be properly managed 24/7. Crime is not a problem in rest areas, although some transport customers have begun to demand guarded rest areas (valuable goods).

The study revealed that further measures are necessary in areas such as the following: the development of cooperation between public and commercial players; updates to current guidelines and policies; the classification of rest areas, particularly from the viewpoint of heavy traffic; a more detailed inventory of rest areas in the ELY Centres' areas and particularly in break zones; the development of rest area sizes and infrastructure; an investigation of accidents on rest areas; and a more detailed investigation of crime trends.

Esipuhe

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää raskaan liikenteen eritasoisten taukopaikkojen sijainnillisia, määrällisiä ja palvelullisia kehittämistarpeita eri näkökulmista.

Tutkimuksessa tuotettiin aineistoa ja tietoa tavoitteellisen runkokuljetusten taukopaikkaverkoston määrittelyyn ja tarkempien inventointien kohdentamiseen.

Tutkimus toteutettiin lokakuun 2014 ja huhtikuun 2015 välisenä aikana.

Tutkimuksen toteutti Siton projektiryhmä, johon kuuluivat Ilkka Salanne (projektipäällikkö), Erkki Jaakkola, Iida-Maria Seppä ja Marko Tikkanen.

Tutkimuksen rahoittivat Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Logistiikkayritysten Liitto ry.

Tutkimuksen ohjausryhmään kuuluivat

Pekka Aaltonen	Logistiikkayritysten Liitto ry
Jani Huttula	Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
Jarmo Joutsensaari (pj.)	Liikennevirasto
Petteri Kukkola	Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Janne Lappalainen	Pohjois-Savon ELY-keskus
Outi Nietola	Liikennevirasto
Kari Onninen	Poliisi
Inkeri Parkkari	Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Mikko Räsänen	Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Mikko Västilä	Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

Tutkimuksen ohjausryhmä ja tekijät kiittävät haastatteluihin osallistuneita tahoja.

Helsingissä kesäkuussa 2015

Liikennevirasto
Liikenne ja maankäyttö -osasto

Sisällysluettelo

1	TAVOITTEET JA TOTEUTTAMINEN.....	9
2	TAUSTA.....	11
2.1	Raskaan liikenteen tavarakuljetusten tarpeet taukopaikoille.....	11
2.2	Kuljettajan työaikaan liittyvät säädökset	11
2.2.1	Ajo- ja lepoaikasäädökset	11
2.2.2	Muut työaikoihin liittyvät säädökset	12
2.3	Kuljetusalaan kohdistuva rikollisuus.....	13
2.4	Raskaan liikenteen tienvarsivalvonta.....	13
2.5	Raskaan liikenteen ajoneuvoyhdistelmien suurimmat sallitut mitat ja massat	14
2.6	Taukopaikkojen suunnitteluperiaatteet ja -ohjeet.....	14
2.7	Taukopaikkojen sijainti- ja palvelutarjontatiedot.....	15
2.8	Aiemmissä selvityksissä todetut kehittämistarpeet.....	16
3	RASKAAN LIIKENTEEN TAVARAKULJETUKSET TIEVERKOLLA	20
4	TAUKOPAikkojen LUKUMÄÄRÄ, TIHEYS JA SAAVUTETTAVUUS.....	24
4.1	Taukopaikkojen lukumäärä ja tiheys.....	24
4.1.1	Taukopaikkojen lukumäärä	24
4.1.2	Maanteiden keskimääräinen taukopaikkatiheys.....	26
4.1.3	Taukopaikkojen lukumäärä suhteessa liikennesuoritteeseen.....	31
4.2	Taukopaikkojen saavutettavuus.....	31
5	TAUKOVYÖHYKKEET	36
5.1	Maakuntien keskuskaupungeista lähtevien tavarakuljetusten taukovyöhykkeet.....	36
5.2	Kuljetusreittikohtaiset taukovyöhykkeet ja taukopaikat	41
5.2.1	Helsinki–Oulu–Helsinki-reitti	42
5.2.2	Helsinki–Kuopio–Helsinki-reitti	46
5.2.3	Turku–Oulu–Turku-reitti.....	50
5.2.4	Turku–Vaalimaa–Turku-reitti.....	54
5.2.5	Oulu–Enontekiö–Oulu-reitti.....	56
5.2.6	Joensuu–Kotka–Joensuu-reitti	61
5.2.7	Kuopio–Vaasa–Kuopio-reitti.....	63
6	KULJETUSYRITYSTEN HAASTATTELUT TAUKOPAikoista	66
6.1	Taukopaikkoihin liittyvät yleiset vaatimukset.....	66
6.2	Esimerkkikuljetusreitit taukopaikkoineen	67
7	POLIISIN KEHITTÄMISTARPEET VALVONTAPAikoille	71
8	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	74
9	KEHITTÄMIS- JA JATKOTOIMENPIDETARPEET	77
	LÄHTEET	79

LIITTEET

- Liite 1 Pysäköinti- ja levähdysalueiden ryhmittely palvelutason mukaan ja tavallisimmat liittymäjärjestelyperiaatteet
- Liite 2 Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n Kuljetusbarometrin 1/2015 levähdysaluekartoituksen tulokset
- Liite 3 Suomen taukopaikat
- Liite 4 Maanteiden levähdys- ja pysäköintialueiden tiheys ja lukumäärä suhteessa liikennesuoritteeseen ELY-keskusten alueilla
- Liite 5 Taukovyöhykkeet

1 Tavoitteet ja toteuttaminen

Tämä tutkimus koskee raskaan liikenteen tavarankuljetusten taukopaikkoja Suomen tieverkolla.

Tavoitteet

Tavoitteena oli selvittää raskaalle liikenteelle soveltuvien eritasoisten taukopaikkojen sijainnillisia, määrällisiä ja palvelullisia kehittämistarpeita mm. seuraavista näkökulmista:

- Ajo- ja lepoaikoihin liittyvät vaatimukset sekä kuljetusketjujen ja runkokuljetusten riittävä palvelutaso
- Liikenteen määrä ja sijoittuminen (tärkeimmät runkokuljetusten reitit)
- TEN-T-ydinverkolle ja kattavalle verkolle asetetut palvelutasotavoitteet, suunnitteluohjeet tms.
- Muut näkökulmat (liikenneturvallisuus, tienvarsivalvonta, rikollisuus).

Tavoitteena oli tuottaa aineistoa ja tietoa tavoitteellisen runkokuljetusten taukopaikka-verkoston määrittelyyn ja tarkempien inventointien kohdentamiseen.

Toteuttaminen

Tarvittavat lähtötiedot taukopaikoista saatiin Liikennevirastosta, ELY-keskuksilta sekä kaupallisilta liikenne- ja huoltoasemaketjuilta. Tieverkolla kuljetetut tavaramäärät saatiin Tilastokeskuksesta ja ajoneuvojen liikennemäärät tieverkolla Liikennevirastosta. Lisäksi lähtö- ja taustatietoina käytettiin aiempia selvityksiä. Lähtötietoja kerättiin lisäksi kuljetusyrittäjiä ja kuljetusyrittäjien etujärjestöjen edustajia haastattelemalla sekä pyytämällä tietoja poliisilta.

Lähtötietojen analysoinnissa käytettiin paikkatieto-ohjelmaa, Emme -liikenteen mallinusohtelmaa ja Excel-taulukkolaskentaohjelmaa.

Valtion taukopaikkojen (levähdys- ja pysäköintialueet) tierekisteriin tallennetut sijaintitiedot saatiin Liikennevirastolta. Työn aikana tietoihin tehtiin korjauksia ELY-keskusten antamien kommenttien perusteella. Kaupallisten taukopaikkojen ja tankkausasteiden tiedot kerättiin huoltoasemaketjuilta. Osa tiedoista saatiin suoraan paikkatietomuotoisena ja osa pisteistä paikannettiin kartalle osoitepaikannuksen avulla. Tiedot kaupallisista taukopaikoista, tankkausasteista ja valtion taukopaikoista vietiin paikkatieto-ohjelmaan, jolla taukopaikat sijoitettiin kartalle.

Tiekuljetusten määrittelyssä käytetyt Tilastokeskuksen tieliikenteen tavarankuljetustilastot vuosilta 2009, 2010, 2011, 2012 ja 2013 perustuvat tavaraliikennekyselyyn. Kyselyn otoskehikon muodostavat Suomessa rekisterissä olevat yli 3,5 tonnin kuorma-autot, joita on noin 100 000. Kysely lähetetään vuosittain 10 000:lle satunnaisesti valitulle kuljetusyrittäykselle ja vastauksia saadaan keskimäärin 6 000 kpl. Näistä karsiutuu pois noin 1 000 kpl (toiminta lopetettu tms. syy), joten estimointi tehdään siis noin 5 000 vastauksen perusteella. Otossuhde on 1/20, mitä voidaan pitää melko hyvänä.

Tässä tutkimuksessa on analysoitu Tilastokeskuksen tieliikenteen tavarankuljetusaineistoa keskiarvona vuosilta 2009, 2010, 2011, 2012 ja 2013. Kun tilastoaineistoa käytetään kuntatason tietojen tarkasteluihin, on Tilastokeskuksen mukaan parempi käyttää useamman vuoden yhdistelmäaineistoa (keskiarvotietoja) kuin pelkästään yhtä vuotta koskevia tilastotietoja. Tämä johtuu siitä, että havaintojen määrä aineistossa kuntatason tarkasteluille voi yksittäisiä vuosia tarkastellessa olla pieni. Yhdistelmäaineiston käyttö tasaa otantamenetelmästä mahdollisesti johtuvaa vinoumaa ja tietojen luotettavuus paranee.

2 Tausta

2.1 Raskaan liikenteen tavarakuljetusten tarpeet taukopaikoille

Raskaan liikenteen tavarakuljetusten kuljettajilla on useita käyttötarkoituksia ja -tarpeita pääteiden varsilla sijaitseville pysäköinti- ja levähdysalueille: (Tuominen ym. 2009)

- Raskaan ajoneuvon pysäköinti kuljettajia koskevien ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien taukojen ja vuorokausilepojen ajaksi (luku 2.2)
- Alueiden käyttäminen kuorman siirtoon ajoneuvosta toiseen tai esimerkiksi perävaunusta vetoauton kuormatilaan, perävaunujen vaihtoon ajoneuvojen välillä tms.
- Perävaunun tilapäinen pysäköinti tilanteissa, joissa kuljetusta voidaan teknisistä syistä jatkaa pelkällä vetoautolla (esimerkiksi ajettaessa kaupunkialueelle, missä on kuorma-autoille pituusrajoituksia)
- Erikoiskuljetuksissa tarvitaan taukoja varten suuria pysäköintialueita mahdollisesti useallekin ajoneuville.

Erikoiskuljetusten ajonopeus laskee erityisesti kuljetusten koon kasvaessa, jolloin taukopaikkoja on oltava tiheämmin kuin tavallisissa nopeammin etenevissä kuljetuksissa.

2.2 Kuljettajan työaikaan liittyvät säädökset

Ammattiliikenteessä moottoriajoneuvon kuljettajana toimivan henkilön työaika määräytyy työaikalain ja ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaan. Lisäksi alan yleissitovissa työehtosopimuksissa on tarkempia määräyksiä kuljettajien työajoista.

2.2.1 Ajo- ja lepoaikasäädökset

Tavaraliikenteessä ajo- ja lepoaika-asetusta sovelletaan yleisillä teillä tapahtuvaan tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa ml. mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu on yli 3,5 tonnia. Ajo- ja lepoaika-asetusta sovelletaan myös ilman kuormaa ajettaessa. Yhdistelmäajoneuvoissa vetoautona voi olla myös henkilöauto. (Työsuojeluhallinto 2010)

Tiivistettynä ajo- ja lepoaika-asetus on seuraavanlainen:

- Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään 9 tuntia (voidaan kuitenkin enintään kahdesti viikon aikana pidentää enintään 10 tuntiin).
- Viikoittainen ajoaika saa olla enintään 56 tuntia, kahden peräkkäisen viikon aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia.
- Enintään 4,5 tunnin ajon jälkeen on pidettävä vähintään 45 minuutin yhtäjaksoinen tauko (voidaan korvata vähintään 15 minuuttia kestävällä tauolla, jota seuraa vähintään 30 minuutin tauko, jälkimmäinen tauko sijoitettava siten, että yhteenlaskettu ajoaika ei ylitä 4,5 tuntia ennen toisen osan alkamista).
- Vuorokausilepo on vähintään 11 tuntia ja työhönsidonnaisuusaika (ajoaika, muu työaika, odotusaika ja tauot yhteensä) enintään 13 tuntia.
- Vuorokausilevon voi kahden viikoittaisen lepoajan välillä lyhentää kolme kertaa vähintään 9 tuntiin, työhönsidonnaisuusaika voi olla enintään 15 tuntia.

- Yhtenäinen viikkolepo on oltava vähintään 45 tuntia, ja sen on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä.
- Kahden peräkkäisen viikon aikana on pidettävä vähintään kaksi säännöllistä viikoittaista lepoaikaa, tai yksi säännöllinen viikoittainen lepoaika ja yksi lyhennetty vähintään 24 tunnin pituinen viikoittainen lepoaika; vähennys on kuitenkin korvattava vastaavalla yhtäjaksoisella vapaa-ajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.

On huomioitava myös, että aika, jonka kuljettaja on käyttänyt asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen (esimerkiksi henkilöauto) asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon luo tai luota, kun se ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, on laskettava "muuksi työkse".

Kuljettajan ajo- ja lepoaikojen noudattamista valvotaan ajoneuvon ajopiirturilla.

2.2.2 Muut työaikoihin liittyvät säädökset

Työaikalaki

Ajo- ja lepoaika-asetuksen lisäksi kuljettajien työaikaa koskee Suomen työaikalaki, jota sovelletaan työsopimuslaissa tarkoitettuun työsopimukseen. Työaikalaisissa on säädetty, että moottoriajoneuvon kuljettajan vuorokautinen työaika saa olla enintään 11 tuntia ja poikkeustapauksissa enintään 13 tuntia. Lisäksi työaikalaisissa on säädetty mm. vuorokautisen ja viikoittaisen säännöllisen työajan pituuksia.

Maantieliikenteen työaikadirektiivi

Vuonna 2002 annettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä, joilla rajoitetaan liikkuvien työntekijöiden viikoittaista enimmäistyöaikaa. Direktiivi sisältää mm. viikoittaisen työajan pituuteen, työajan jaksottamiseen, taukojen pitämiseen ja yötyöhön liittyviä säädöksiä. Suomessa työaikadirektiivi pantiin työntekijöiden osalta täytäntöön työaikalailta ja alaa koskevilla yleissitovilla työehtosopimuksilla.

Yrittäjäkuljettajia koskevat veloitteet pantiin täytäntöön 1.6.2013 voimaan astuneella lailla ja laki mahdollistaa poikkeamisen enimmäistyöajasta ja yötyöstä teknisestä tai työn järjestelyyn liittyvästä syystä.

Työehtosopimukset

Ajo- ja lepoaika-asetuksen ja työaikalain lisäksi kuljettajien työaikoihin liittyvistä asioista on sovittu työehtosopimuksissa (TES). Työehtosopimukset sisältävät kuljettajien työaikoihin liittyviä määräyksiä. Sopimuksissa on lepoaikoja ja taukoja koskevia määräyksiä, jotka rajoittavat kuljettajien vuorokautista enimmäistyöaikaa. Pääasiassa sopimukset täydentävät ajo- ja lepoaika-asetuksen määräyksiä sekä työaikalaisissa olevia määräyksiä kuljettajien vuosityöaikaan liittyvillä asioilla.

2.3 Kuljetusalaan kohdistuva rikollisuus

Suomessa kuljetusalaan kohdistuva rikollisuus on suurimmaksi osaksi pienimuotoista eikä aiheuta suuria määriä vahinkoja. Erityisesti ulkomaanliikenteessä suurten omaisuusrikosten riski on huomattava, mutta myös kotimaassa omaisuusrikoksilta tulisi suojautua. Varkaudet kohdistuvat eniten ajoneuvojen polttoaineeseen. Lisäksi varastetaan elektroniikkaa sekä kokonaisia kuorma-autoja ja perävaunuja. Väkivaltaisia omaisuusrikoksia tapahtuu lähinnä ulkomailla. (Keskusrikospoliisi 2012)

Polttoainevarkaudet ovat lisääntymässä Suomessa ja myös muualla Euroopassa. Polttoaineen korkea hinta lisää polttoainevarkauksia. Eniten varastetaan polttoaineita ajoneuvoista, jotka on pysäköity valvomattomalle ja suojaamattomalle pysäköintialueelle. (Keskusrikospoliisi 2012)

Euroopassa kuljetusalaan kohdistuva järjestäytynyt rikollisuus on uhka. Varkaudet tehdään tilauksesta ja ajoneuvoista varastetaan helposti rahaksi muutettavaa tavaraa tai usein varastetaan koko ajoneuvo. Euroopassa on pula turvallisista pysäköintialueista, joten reitti on suunniteltava siten, että on mahdollista käyttää turvallisia pysäköintipaikkoja. (SKAL)

Kuljetusalaan kohdistuvan rikollisuuden torjumiseksi olisi toteutettava useita toimenpiteitä, joista yksi on turvallisten taukopaikkojen ja reittien järjestäminen raskaalle liikenteelle. (Keskusrikospoliisi 2012)

2.4 Raskaan liikenteen tienvarsivalvonta

Poliisin tekemä raskaan liikenteen valvonta painottuu liikenneturvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin, joita ovat ajoneuvon liikennekelpoisuus, ajotapa, ajonopeus, rattijuopumus, ajo- ja lepoajat, puutteellinen tai virheellinen kuormaus sekä vaarallisten aineiden kuljettaminen. Myös EU:n direktiivit velvoittavat yhteisön jäsenmaita tekemään ajo- ja lepoaikatarkastuksia, teknisiä tievarsitarkastuksia sekä vaarallisten aineiden kuljetusten tarkastuksia. (poliisin www-sivut)

Lisäksi raskaan liikenteen valvonnalla pyritään mm. ehkäisemään kuljetusrikollisuutta, torjumaan ympäristöuhkia, varmistamaan kilpailuedellytysten tasapuolinen toteutuminen, varmistamaan lainmukaisten verojen maksu, varmistamaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön toteutuminen, valvomaan henkilöiden oikeutta oleskella ja työskennellä EU:n alueella ja vaalimaan yhteiskunnan ylläpitämien teiden ja siltojen kuntoa. (poliisi 2015)

Poliisin tekemä raskaan liikenteen tekninen tienvarsitarkastus kohdistetaan ennalta ilmoittamatta ajoneuvojen liikennekelpoisuuteen. Tarkastuksen kohteina ovat ajoneuvon tunnistus; jarrulaitteet; ohjaus; näkyvyys; valaisimet; akselit, pyörät, renkaat ja pyöräntuenta; runko ja kori varusteineen; ajopiirturi, nopeudenrajoitin ja muut varusteet; päästöt, polttoaine- ja öljyvuodot sekä kuorman kiinnitys. Tarkastuksesta laaditaan tienvarsitarkastusraportti josta jää kuljettajalle kappale. Suomessa tienvarsitarkastuksen suorittaa poliisi asiantuntija-apunaan Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin kilpailuttama katsastusviranomaisena. (poliisihallitus 2015)

2.5 Raskaan liikenteen ajoneuvoyhdistelmien suurimmat sallitut mitat ja massat

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 käyttöönotetuille ajoneuvoyhdistelmille korkeintaan 64 tonnin kokonaismassa 60 tonnin kokonaismassan sijaan. (Valtioneuvoston asetus 2013)

Suomen ajoneuvokannassa oli vuoden 2015 huhtikuun alussa yhteensä 5 579 ajoneuvoyhdistelmää, joiden suurin sallittu kokonaismassa oli joko 68 tai 76 tonnia. Niistä kokonaismassaltaan korkeintaan 68-tonnisiä ajoneuvoyhdistelmiä oli 4 129 kpl ja korkeintaan 76-tonnisiä ajoneuvoyhdistelmiä 1 450 kpl. Kokonaismassaltaan 68- ja 76-tonnisisista ajoneuvoyhdistelmistä n. 19 % oli vaihtokorilla, n. 17 % puutavarapankoilla, n. 17 % maansiirtolavalla ja n. 11 % eristetyllä umpikorilla varustettuja ajoneuvoyhdistelmiä. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015)

Lisäksi Suomessa liikennöidään määräaikailla poikkeusluvilla 29–34 metriä pitkillä kokonaismassaltaan jopa yli 100-tonnisilla ajoneuvoyhdistelmillä. Näitä ”jättirekkoja” on käytössä Suomessa muutamia.

2.6 Taukopaikkojen suunnitteluperiaatteet ja -ohjeet

Maanteiden varsilla sijaitsevat pysäköintialueet kuuluvat maantielain mukaan maantiehen. Pysäköintialueille saa maantielain mukaan yksityinen yrittäjä sijoittaa tienpitoviranomaisen luvalla laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilan, ravintolan, polttoaineenjakehua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muita palveluja tienkäyttäjää varten. Pysäköinti- ja levähdysalueet ovat palvelualueita ja ne voivat olla myös yksityisen omistamia. (Maantielaki)

Pysäköimis- ja levähdysalueiden suunnitteluohje (TIEL 2130015) vuodelta 1997 (Liite 1) on edelleen voimassa oleva ohje. Suunnittelun lähtökohdissa on mainittu tarpeina pysähtymismahdollisuus noin 20 kilometrin välein sekä raskaan liikenteen työaikalain edellyttämän lepomahdollisuuden järjestäminen satamien, valtakunnan rajojen ja terminaalien läheisyyteen. Varsinaisessa suunnitteluohjeistuksessa raskas liikenne mainitaan erikseen vain suosituksessa varata omat pysäköintipaikat raskaille ajoneuvoille erikseen henkilöautojen pysäköintipaikoista sekä liittymäjärjestelyperiaatteissa. (Tielaitos 1997)

Pysäköimis- ja levähdysalueiden suunnitteluohjeen mukaan pysäköimisalue on tarkoitettu vain lyhytaikaiseen pysähtymiseen ja levähtämiseen. Levähdysalueet on tarkoitettu tienkäyttäjien lepoa ja ravitsemista sekä ajoneuvojen huoltoa varten. Suunnitteluohjeessa pysäköimis- ja levähdysalueet ryhmitellään palvelutason mukaan. (Tielaitos 1997)

Pysäköimis- ja levähdysalueiden suunnitteluohjetta täydentää levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittämisen toimintalinjat -julkaisu vuodelta 2000. Toimintalinjojen mukaan kehittämistoimenpiteitä kohdistetaan ensisijaisesti pääteiden runkoverkolle. Lisäksi merkittävien satamien läheisyyteen ja kaupunkiseutujen reuna-alueille järjestetään yhteistyössä kuntien kanssa raskaiden ajoneuvojen levähdysalueita. Pääteiden runkoverkolla tarjotaan 20–30 minuutin ajomatkan välein valtion ylläpitämä levähdys- tai pysäköimisalue tai yksityisen ylläpitämä palvelu. (Tielaitos 2000)

Euroopan laajuisen liikenneverkon (Trans-European Networks, TEN-T) tavoitteiden mukaan tieliikenteen ydinverkolla tulee olla taukopaikka vähintään 100 kilometrin välein.

2.7 Taukopaikkojen sijainti- ja palvelutarjontatiedot

Taukopaikkojen sijainti- ja palvelutarjontatietoja on mahdollista ladata ajoneuvonavigaattoriin tai selata tietoja internetistä mobiililaitteella.

Kansainvälisen maantieliikenteen kattojärjestön IRU:n (International Road Transport Union) internetsivuilla olevaan TRANSPark-palveluun (<https://www.iru.org/transpark-app>) on koottu pääasiassa Euroopan taukopaikkoja. Myös osa suomalaisista kaupallisista taukopaikosta on mukana palvelussa.

Taukopaikkojen sijainti- ja ominaisuustietojen rekisteröintiä on ohjeistettu EU-tasolla. Ohjeistuksessa on kuvattu mitä tietoa mahdollisessa raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintipaikkojen tietokannassa tulee minimissään esittää. (Euroopan Unioni, ITS-direktiivi 2010)

2.8 Aiemmissä selvityksissä todetut kehittämistarpeet

Sidosryhmien tarpeet liikenteen palvelualueille -julkaisu (Tiehallinto 2007)

Vuonna 2007 valmistuneessa Tiehallinnon Sidosryhmien tarpeet liikenteen palvelualueille -julkaisussa selvitettiin tienkäyttäjien sekä Tiehallinnon ja eri sidosryhmien pääteillä sijaitseville liikenteen palvelualueille kohdistamia tarpeita ja odotuksia. Selvityksen mukaan tärkeimmät perusteet taukopaikan valinnalle ovat sijainti, aukioloajat, pysäköintitila ja palveluiden laatu. Raskaan liikenteen kuljettajat suosivat yksityisten tarjoamia palveluita ja merkittävimmät syy tähän palveluiden ohella ovat sosiaalisuus, suuremmat pysäköintialueet ja turvallisuus.

Liikenneasemilla tärkeintä on ympärivuorokautinen aukiolo, kioski tai kahvio, polttoaineenjakelu sekä taukotilat, joissa on peseytymismahdollisuus. Lisäksi kuljettajat kaipaavat vartioituja alueita.

Poliisin, tullin, työsuojeluviranomaisen ja katsastajan tarpeet liikenteen palvelualueilla liittyvät suurelta osin raskaan liikenteen tienvarsitarkastuksiin. Liikennevalvonnan toteuttamiselle on oleellista, että sille soveltuvia turvallisia paikkoja (levikkeet, levähdysalueet, laajat pysäkkialueet) on riittävästi ja että niiden kunnossapidosta on huolehdittu. Tarkastuksiin sopivien levikkeiden ja pysäköintialueiden puute vaikeuttaa oleellisesti tarkastustoimintaa.

Muun liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden takaamiseksi tarkastamiseen käytettävällä alueella tulisi olla riittävän pitkät erkanemis- ja liittymiskaistat sekä hyvät näkemät. Alueen tulisi olla tiestä välikaistalla erotettu sekä sijaita tasaisella ja suoralla tie-osuudella. Alueella tulisi olla läpiajo- ja ohitusmahdollisuus sekä riittävä valaistus pimeään aikaan. Sinne tulisi mahtua vähintään neljä, mieluiten 5–10 perävaunullista ajoneuvoa kerrallaan tarkastettavaksi, sillä yhden ajoneuvon tarkastaminen kestää 10–60 minuuttia tarkastuksen laajuudesta riippuen. Lisäksi alueella tulisi olla tilaa muutamalle poliisiautolle ja tarkastuksissa käytettävän jarrudynamometrin kuljetusautolle. Jotta mittauslaitteiden käyttö olisi mahdollista, alueen päällysteen tulisi olla hyväkuntoinen eikä siellä saisi olla suuria kaltevuuksia. Talvella kunnossapidon rooli on merkittävä. Tarkastusalueella ei tulisi olla palveluita tai tarkastustoimintaa pitäisi olla erotettu alueen muuta liikenteestä.

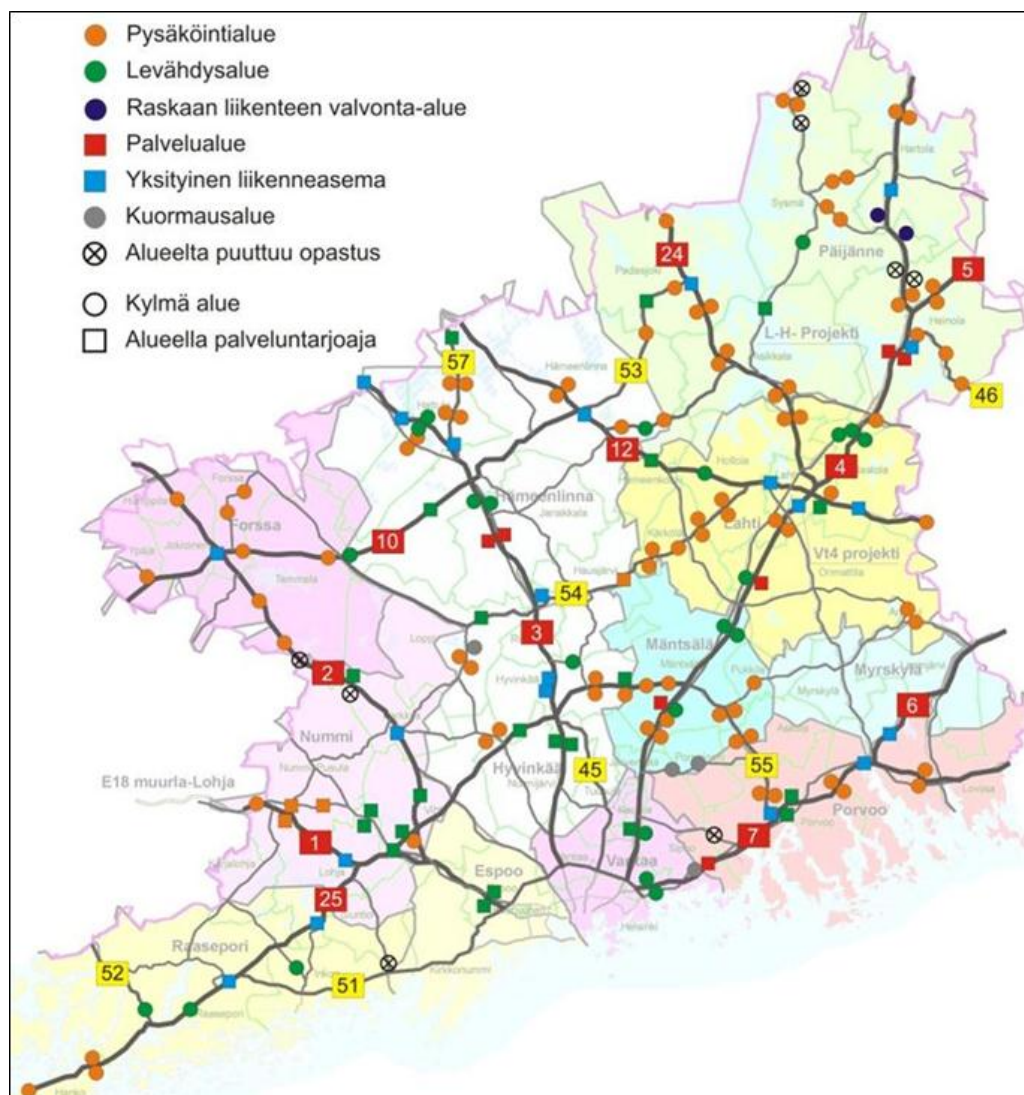
Liikenneviraston pysäköinti- ja levähdysalueiden tärkeimmät palvelut ovat wc:t ja roskastiat. Nämä varusteet ovat kuitenkin usein puutteelliset tai huonossa kunnossa. Alueiden yleinen epäsiisteys ja ahtaus, juoksevan veden puuttuminen sekä talvikunnossapidon heikko laatu ovat tyypillisiä ongelmia. Ulkopuolisen ilkvallan estämiseksi palvelut voisivat olla paikoittain käytettävissä esimerkiksi vain rahtarikortilla.

Pysäköinti- ja levähdysalueet on perinteisesti suunniteltu sekä tilamitoituksiltaan että toiminnoiltaan suureksi osaksi henkilöautoliikenteen ehdoilla. Monien nykyisten alueiden mitoitus on 60- ja 70-luvuilta. Monet alueet ovat osoittautuneet ahtaiksi erityisesti yöaikaan, jolloin monet kuljettajat viettävät vuorokausilepoaan.

Raskaan liikenteen kuljettajat toivovat raskaille ajoneuvoille sopivien alueiden parempaa viitoitusta tieverkolla.

Uudenmaan logistiikkaselvitys -julkaisu (Salanne ym. 2014)

Vuonna 2014 valmistuneen Uudenmaan logistiikkaselvityksen mukaan Uudenmaan ELY-keskuksen alueella oli vuonna 2010 noin 140 raskaan liikenteen kuljettajien tauko- ja yöpymispaikkaa. Tauko- ja yöpymispaikkojen kapasiteetti on kuitenkin riittämätön nykyisiin liikennemääriin nähden ja osa paikoista on lähivuosina myös poistumassa käytöstä. Uudenmaan alueella usealta päätiesuunnalta puuttuu riittävän suuri alue raskaan liikenteen valvontaan ja esimerkiksi kuormaukseen soveltuvia alueita on riittämättömästi pääkaupunkiseudulla. Seuraavassa kuvassa (Kuva 1) on esitetty raskaan liikenteen tauko- ja yöpymispaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella.



Kuva 1. Raskaan liikenteen tauko- ja yöpymispaikat Uudenmaan ELYn alueella.

Valtateillä 1, 3 ja 4 kuljettajat yöpyvät ensisijaisesti suurilla liikenneasemilla kuten Lohjan, Hyvinkään ja Riihimäen ABC-asemilla ja Neste Tuuliruusussa. Valtatiellä 7 kysyntä keskittyy myös levähdysalueille. Suurin osa yöpyvistä kuljettajista on ulkomaalaisia. Kii-reellisimpiä kehittämiskohteita on valtatie 3 Keimolanportin v. 2016 poistuvien alueiden korvaaminen (Luhtaanmäki). Vaihtoehtona tälle on valtatie 3 Nurmijärven Nummenniityn levähdysalueen laajentaminen.

Myös yksityisten palveluasemien pysäköintialueiden käyttömahdollisuudet raskaan liikenteen levähdysalueina tulisi turvata. Tämä vaatisi yhteistyötä ja yhteisiä pelisääntöjä kaikkien toimijoiden (kuljetusyrietykset, viranomaiset, yksityisten palveluasemien pitäjät) kesken.

Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoselvitys (SEKV-reittimäärittely 2014)

Vuonna 2014 valmistuneen Suurten erikoiskuljetusten tavoitetieverkkoselvityksessä tehdyn kyselyn mukaan 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.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kuljetusbarometri 1/2015 (Liite 2)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kuljetusbarometrissa 1/2015 tehtiin levähdysaluekarttoitus, jossa vastaajia pyydettiin arvioimaan käyttämiensä kuljetusreittien levähdysalueiden riittävyttä ja palvelutasoa. Pysäköinti- ja levähdysalueilla tarkoitettiin karttoituksessa ilman kaupallisia palveluita olevia alueita, kioski- ja kahvilapalveluja sisältäviä alueita, yksityisiä liikenneasemia sekä moottoriväylien palvelualueita, joilla on kaupallisia palveluita.

Kuljetusbarometrissä vastausten mukaan raskaan liikenteen pysäköinti- ja tauko- paikoista on pula erityisesti pääkaupunkiseudulla ja Uudellamaalla. Vastaajista suurin osa koki levähdysalueiden riittävyyden, palvelutason tai jonkin muun tekijän haasteena.

Suurin osa vastaajista oli kohdannut joko harvoin tai ei koskaan yritykseensä kohdistunutta rikollisuutta tai ilkivaltaa levähdysalueilla.

Vastaajien mukaan tärkeimmät tekijät raskaan liikenteen levähdys- ja palvelualueilla olivat helppo yhteys päätieltä, tankkausmahdollisuus, kahvilapalvelut, ravintolapalvelut ja peseytymismahdollisuus.

Ajantasainen tieto vapaista pysäköintipaikoista vaikuttaisi vain vähän kuljetusten suunnitteluun tai ajoreittiin (36 %:lla vastaajista joissain tilanteissa ja 49 %:lla vastaajista harvoin tai ei koskaan).

Lähes puolet (49 %) vastaajista oli valmis maksamaan korkeintaan kymmenen euroa vuorokausilepoon liittyvästä pysäköinnistä hyvätasoisella ja turvallisella pysäköintialueella. Toisaalta lähes puolet (47 %) ei ollut valmis maksamaan pysäköinnistä mitään. 4 % vastaajista olisi valmis maksamaan pysäköinnistä 10–20 euroa.

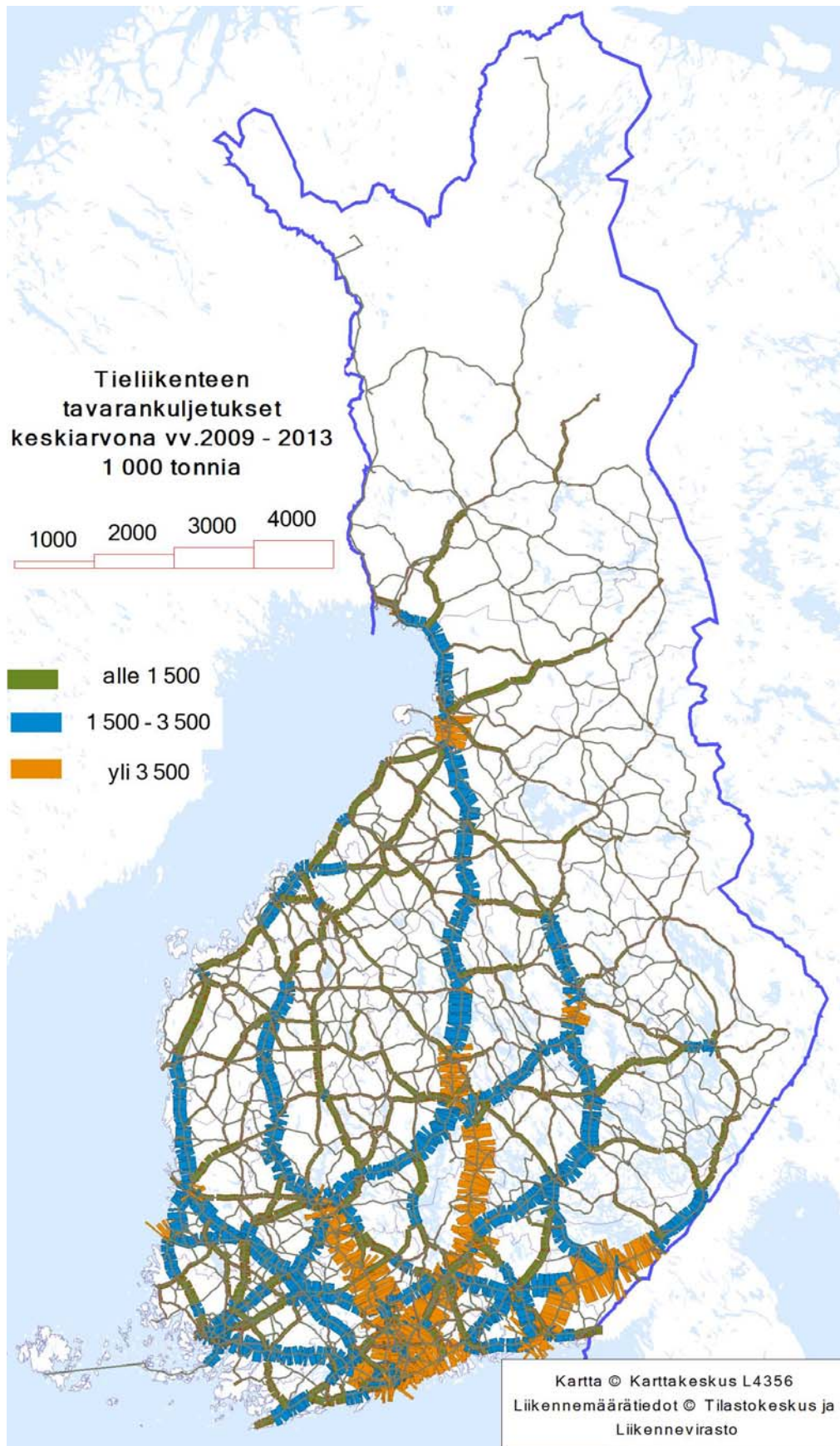
3 Raskaan liikenteen tavarakuljetukset tieverkolla

Määrä ja sijoittuminen

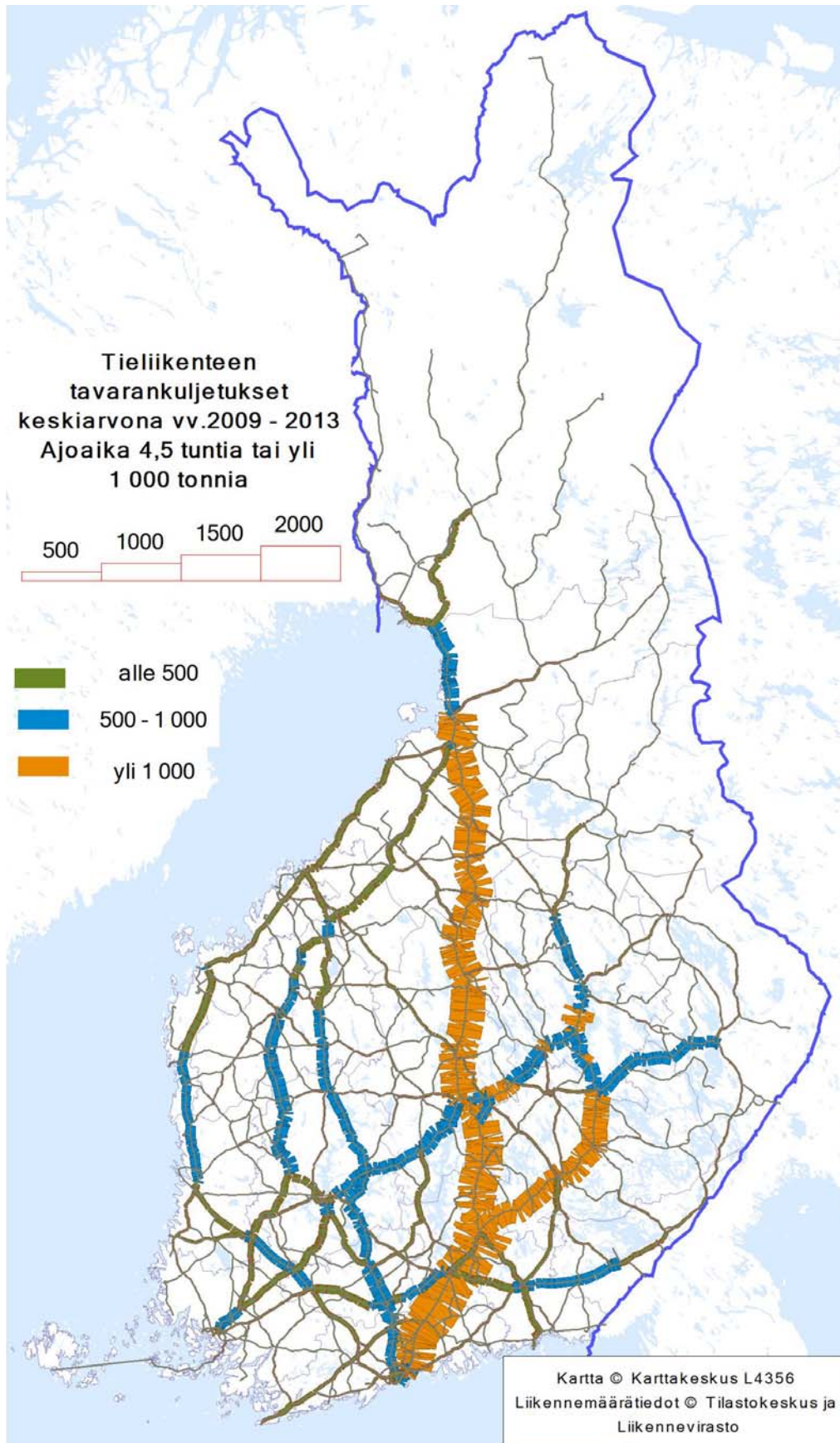
Seuraavan sivun kuvassa (Kuva 2) on esitetty Tilastokeskuksen tieliikenteen tavarankuljetusten kunnasta kuntaan yhdistelmäaineiston viiden vuoden (2009, 2010, 2011, 2012 ja 2013) keskiarvo tieliikenteen tavarakuljetuksista tieverkolle sijoiteltuna. Tavarakuljetuksia on yhteensä keskimäärin noin 316 miljoonaa tonnia vuodessa, joista 51 % on kuntien sisäisiä kuljetuksia. Kunnan rajat ylittäviä kuljetuksia on siis noin 155 miljoonaa tonnia vuodessa. Tavarakuljetusten sijoittelut tieverkolle on tehty Emme-ohjelmalla tavaravirtojen kunnasta kuntaan matriisilla. Tavaravirrat on sijoitettu Emmellä nopeimmalle reitille. Raskaan liikenteen keskimääräisenä nopeutena on käytetty 80 % nopeusrajoitusten mukaisesta nopeudesta ja moottoriteillä kuorma-autojen lakisääteisestä maksiminopeudesta.

Emmen nopeimman reitin sijoittelu ei aina vastaa käytännön mukaista kuljetustilannetta. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun ja Kuopion väliset kuljetukset Emme sijoittaa valtateiden 4 ja 9 kautta kulkevalle reitille. Aiemmissä selvityksissä ja tässä työssä tehtyjen haastattelujen perusteella raskas liikenne käyttää kuitenkin ko. välillä suurimmalta osalta valtatieta 5. Tavaravirtoja esittävisissä kuvissa pääkaupunkiseudun ja Kuopion välinen raskas liikenne on siirretty kulkemaan valtatielle 5 Varkauden ja Mikkelin kautta.

Kuvassa 3 on esitetty tieverkolle sijoiteltuna Tilastokeskuksen yhdistelmäaineistosta ne raskaan liikenteen kuljetukset, joiden keskimääräinen ajoaika on 4,5 tuntia tai sitä pidempi (yhteensä noin 8,6 miljoonaa tonnia vuodessa). Näillä runkokuljetusten reiteillä taukopaikkoja tulisi erityisesti olla riittävästi.



Kuva 2. Tieliikenteen tavarankuljetukset tieverkolla, yhteensä noin 155 miljoonaa tonnia vuodessa (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo).

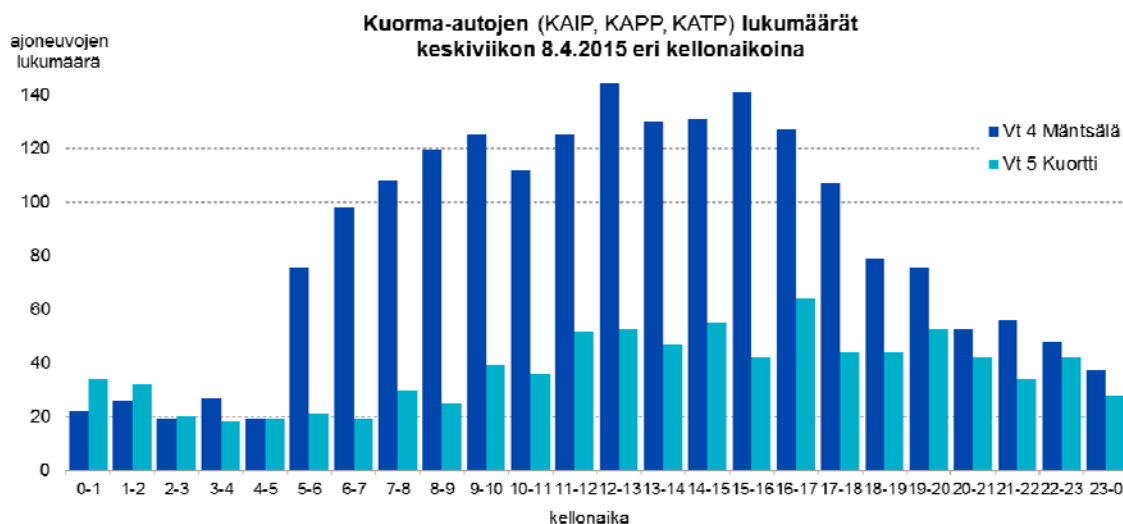


Kuva 3. Tieliikenteen vähintään 4,5 tunnin ajoajan tavarankuljetukset tieverkolla, yhteensä noin 8,6 miljoonaa tonnia vuodessa (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo).

Esimerkki ajoittumisesta

Seuraavassa kuvassa (Kuva 4) on esitetty esimerkki kuorma-autojen (kuorma-autot ilman perävaunua sekä puoliperävaunulla ja täysperävaunulla varustetut ajoneuvoyhdistelmät) lukumääristä valtatiellä 4 Mäntsälän kohdalla ja valtatiellä 5 Kuortin kohdalla keskiviikkona 8.4.2015 vuorokauden eri ajankohtina. Suurin osa kuorma-autoista oli liikkeellä kello 5–20 välisenä aikana. Puolenyön ja kello viiden välillä kuorma-autojen määrä oli pienimmillään ja koostui pääasiassa pitkämatkaisista runkokuljetuksista.

Mäntsälän kohdalla on selvästi havaittavissa runkokuljetusten lisäksi lyhytmatkaisen paikallisen kuorma-autoliikenteen suuri määrä erityisesti kello 6–18 välisenä aikana. Kuortin kohdalla paikallista lyhytmatkaista kuorma-autoliikennettä oli selvästi vähemmän, mikä voidaan havaita kuorma-autojen määrän pienemmästä lisääntymisestä päivän tunteina. (Kuva 4)



Kuva 4. Esimerkki kuorma-autojen lukumääristä eri kellonaikoina valtatiellä 4 Mäntsälässä ja valtatiellä 5 Kuortissa (liikennemäärätiedot lähde Liikennevirasto).

4 Taukopaikkojen lukumäärä, tiheys ja saavutettavuus

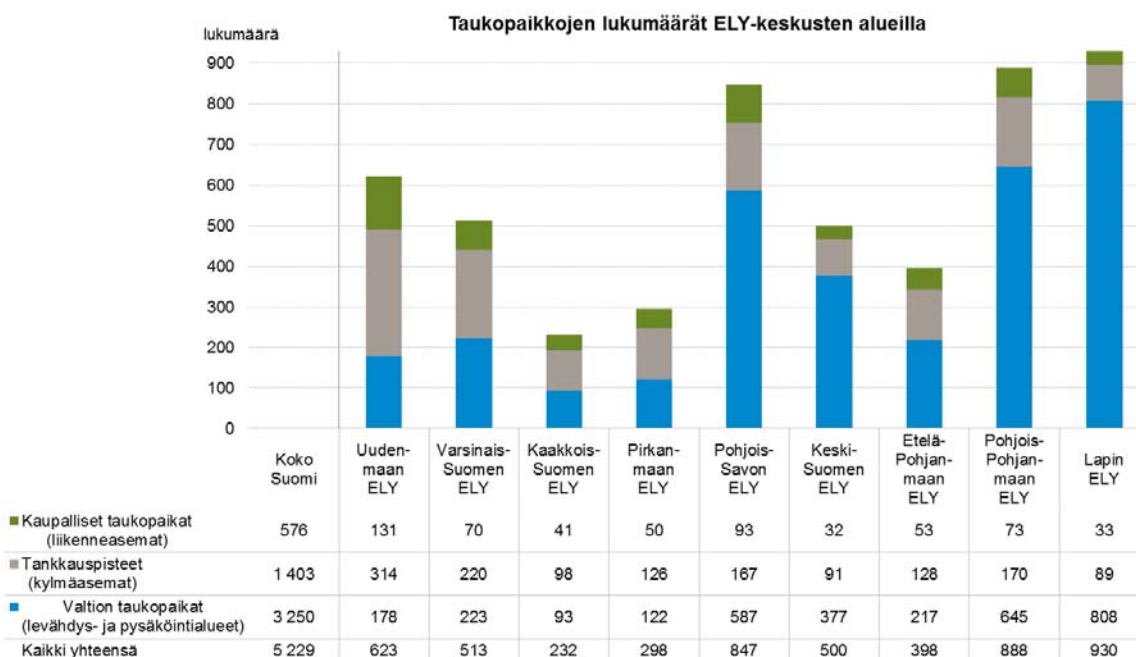
4.1 Taukopaikkojen lukumäärä ja tiheys

4.1.1 Taukopaikkojen lukumäärä

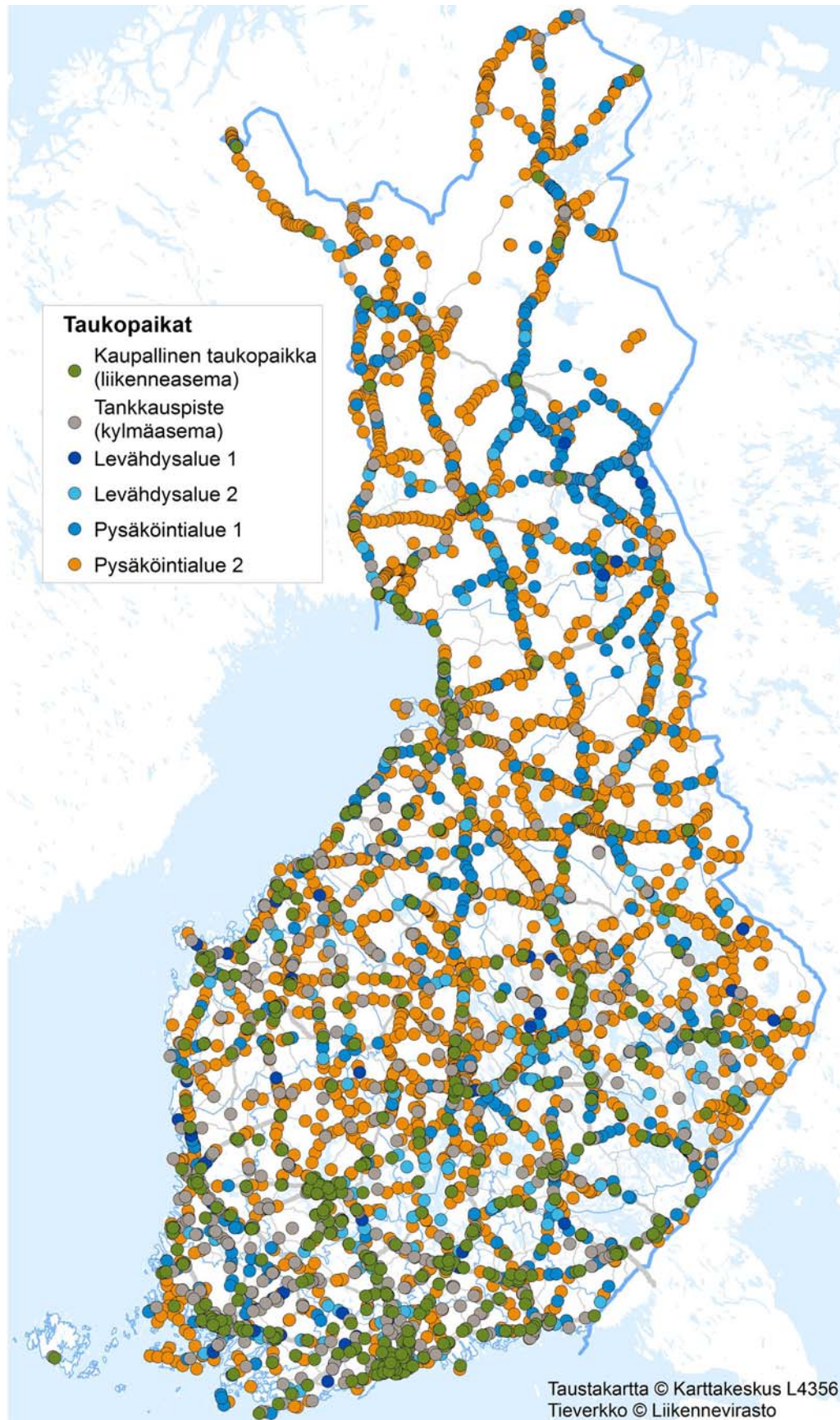
Valtion taukopaikkojen lukumäärät ja sijaintitiedot saatiin Liikenneviraston tierekisteristä. Valtion taukopaikkoihin kuuluvat levähdysalueet I ja II sekä pysäköintialueet I ja II. Lisäksi tämän työn tarkasteluissa tierekisterin luokka yksityinen palvelualue laskettiin kuuluvaksi luokkaan levähdysalue I. Tierekisterin sijaintitiedoissa havaittiin virheitä, joten taukopaikkojen sijainnit tarkistettiin ELY-keskuksittain. Tarkistetussa aineistossa levähdysalueiden I ja II sijaintitiedot ovat nyt luotettavat, mutta epätarkkuuksia saattaa vieläkin esiintyä erityisesti pysäköintialue II -luokan sijainneissa. Lisäksi luokkien I ja II välisessä jaottelussa voi olla epätarkkuuksia.

Kaupallisten taukopaikkojen (liikenneasemat) ja tankkauspisteiden (kylmäasemat) lukumäärät ja sijaintitiedot kerättiin kaupallisilta liikenne- ja huoltoasemaketjuilta. Kaupallisissa taukopaikoissa ja tankkauspisteissä on mukana ABC-, GT-, Neste Oil-, SEO-, Shell-, St1- ja Teboil-ketjujen taukopaikat ja tankkauspisteet.

Suomessa on taukopaikkoja yhteensä 5229 kpl, joista kaupallisia taukopaikkoja on 576 kpl, tankkauspisteitä 1 403 kpl ja valtion taukopaikkoja 3250 kpl. Taukopaikkojen lukumäärät Suomessa ja ELY-keskusten alueilla on esitetty seuraavassa kuvassa (Kuva 5) ja sijainnit seuraavan sivun kuvassa (Kuva 6) ja liitteessä 3.



Kuva 5. Taukopaikkojen lukumäärät ELY-keskusten alueilla (taukopaikat lähde Liikennevirasto sekä ABC-, GT-, Neste Oil-, SEO-, Shell-, St1- ja Teboil-ketjut).

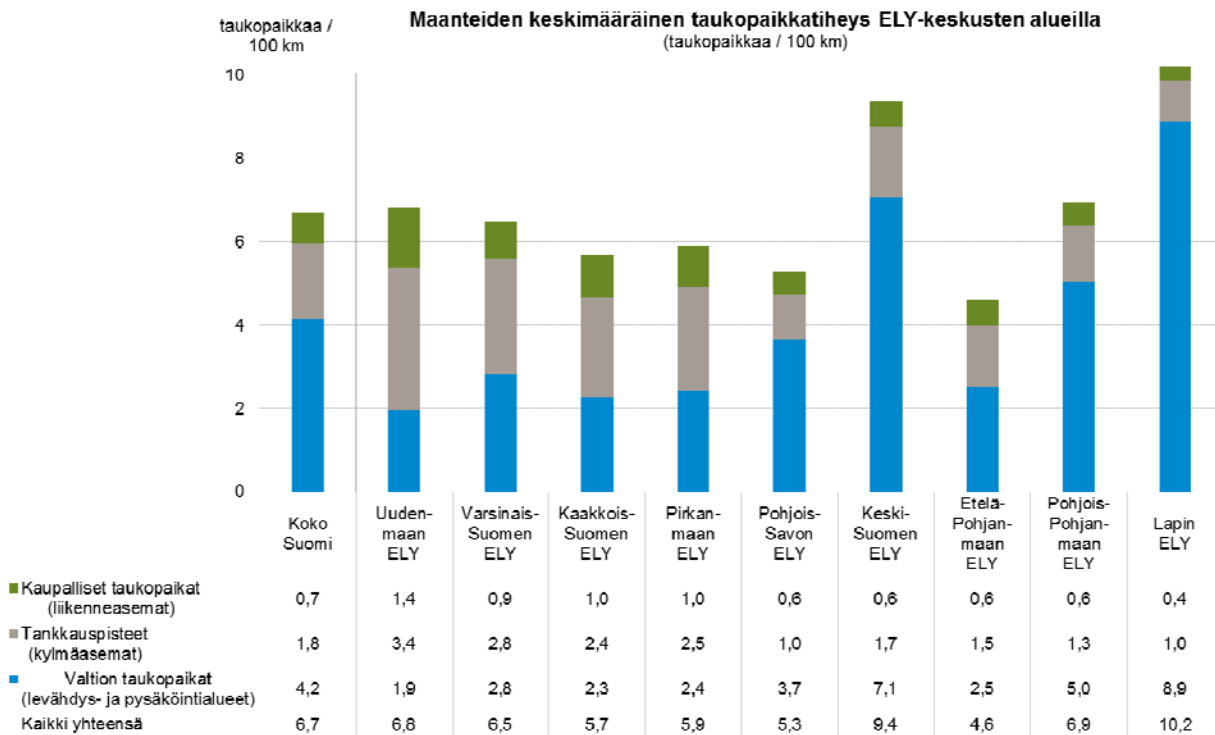


Kuva 6. Suomen taukopaikat (valtion taukopaikat lähde Liikennevirasto, kaupalliset taukopaikat ja tankkauspisteet lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).

4.1.2 Maanteiden keskimääräinen taukopaikkatiheys

Maanteiden keskimääräinen taukopaikkatiheys ELY-keskusten alueilla saatiin jakamalla taukopaikkojen määrät ELY-keskusten alueiden tiepituuksilla. Selvästi eniten taukopaikkoja 100 tiekilometriä kohti on Lapin ja Keski-Suomen ELY-keskusten alueilla. Lapin ELY-keskuksen alueella keskimääräinen taukopaikkatiheys on 10,2 taukopaikkaa 100 tiekilometriä kohti eli taukopaikka on keskimäärin noin 10 kilometrin välein. Pienin taukopaikkatiheys on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella, 4,6 taukopaikkaa 100 tiekilometriä kohti eli taukopaikka on keskimäärin noin 22 kilometrin välien. Koko Suomen maanteilla keskimääräinen taukopaikkatiheys on 6,7 taukopaikkaa 100 tiekilometriä kohti eli taukopaikka on keskimäärin noin 15 kilometrin välein. (Kuva 7)

Taukopaikkatiheyteen eri ELY-keskusten alueilla vaikuttavat erot tiepituuksissa ja alueiden pinta-aloissa. Tiheyteen voivat vaikuttaa myös erot alueiden elinkeinorakenteissa.



Kuva 7. Maanteiden keskimääräinen taukopaikkatiheys ELY-keskusten alueilla (tiepituudet lähde Liikennevirasto sekä taukopaikat lähde Liikennevirasto ja ABC-, GT-, Neste Oil-, SEO-, Shell-, St1- ja Teboil-ketjut).

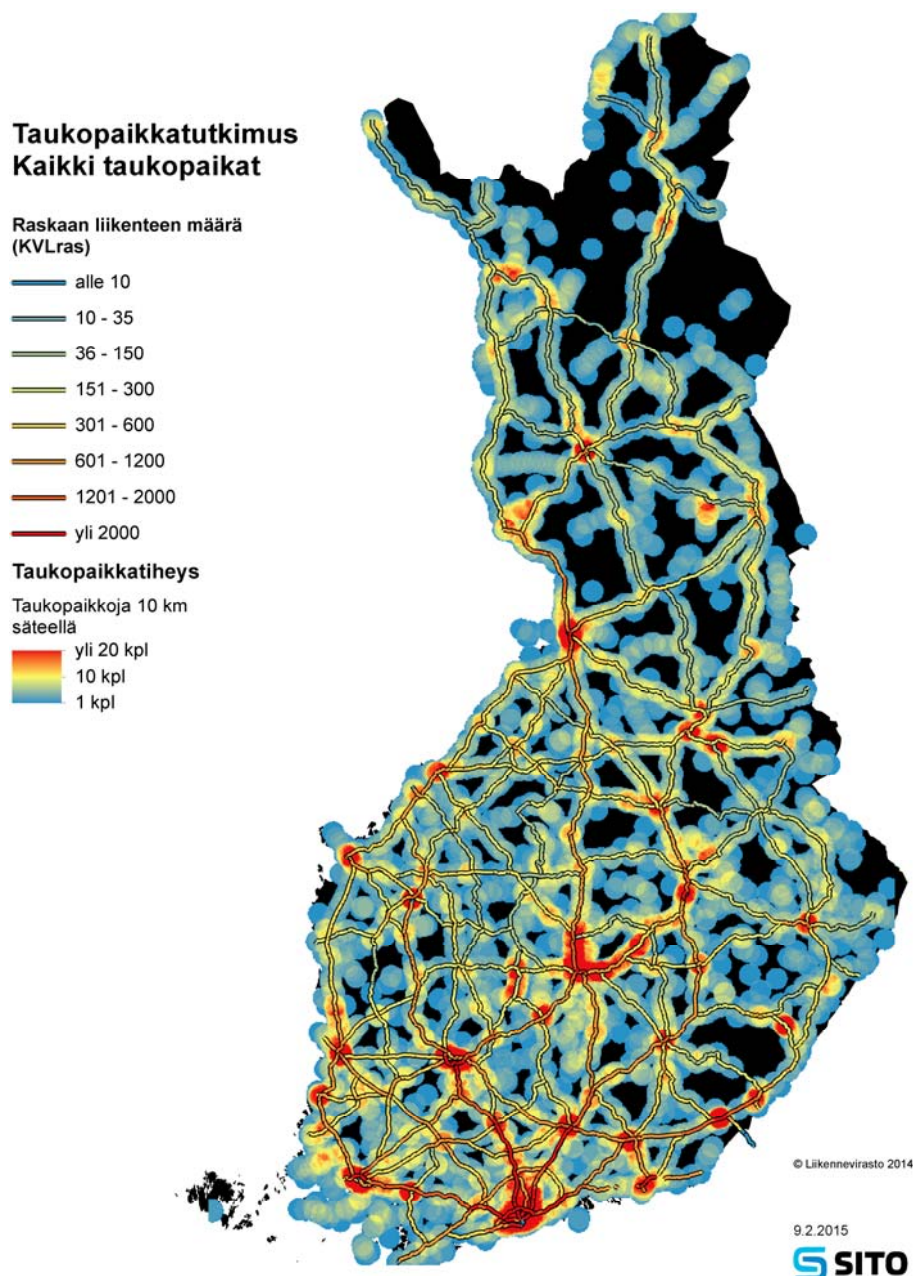
Levähdys- ja pysäköintialueiden (valtion taukopaikat) suurin tiheys on valta- ja kantateillä. Valta- ja kantateillä levähdys- ja pysäköintialueiden keskimääräinen tiheys on Keski-Suomen ELY-keskuksen alueella 1,5-kertainen sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja Lapin ELY-keskuksen alueella 1,3-kertainen verrattuna koko Suomen valta- ja kantateiden keskimääräiseen levähdys- ja pysäköintialueiden tiheyteen. Selvästi pienin levähdys- ja pysäköintialueiden keskimääräinen tiheys on Uudenmaan ELY-keskuksen valta- ja kantateillä. (Liite 4)

Seuraavissa kuvissa (Kuva 8–Kuva 11) on esitetty maanteiden keskimääräinen taukopaikka-tiheys sekä raskaan liikenteen määrä päätieverkolla. Taukopaikkojen tiheys on laskettu paikkatieto-ohjelmalla aiemmin työssä kartalle paikannettujen taukopaikkapis-

teiden mukaan. Raskaan liikenteen määrät tieverkolla perustuvat Liikenneviraston tierekisterin liikennemäärätietoihin.

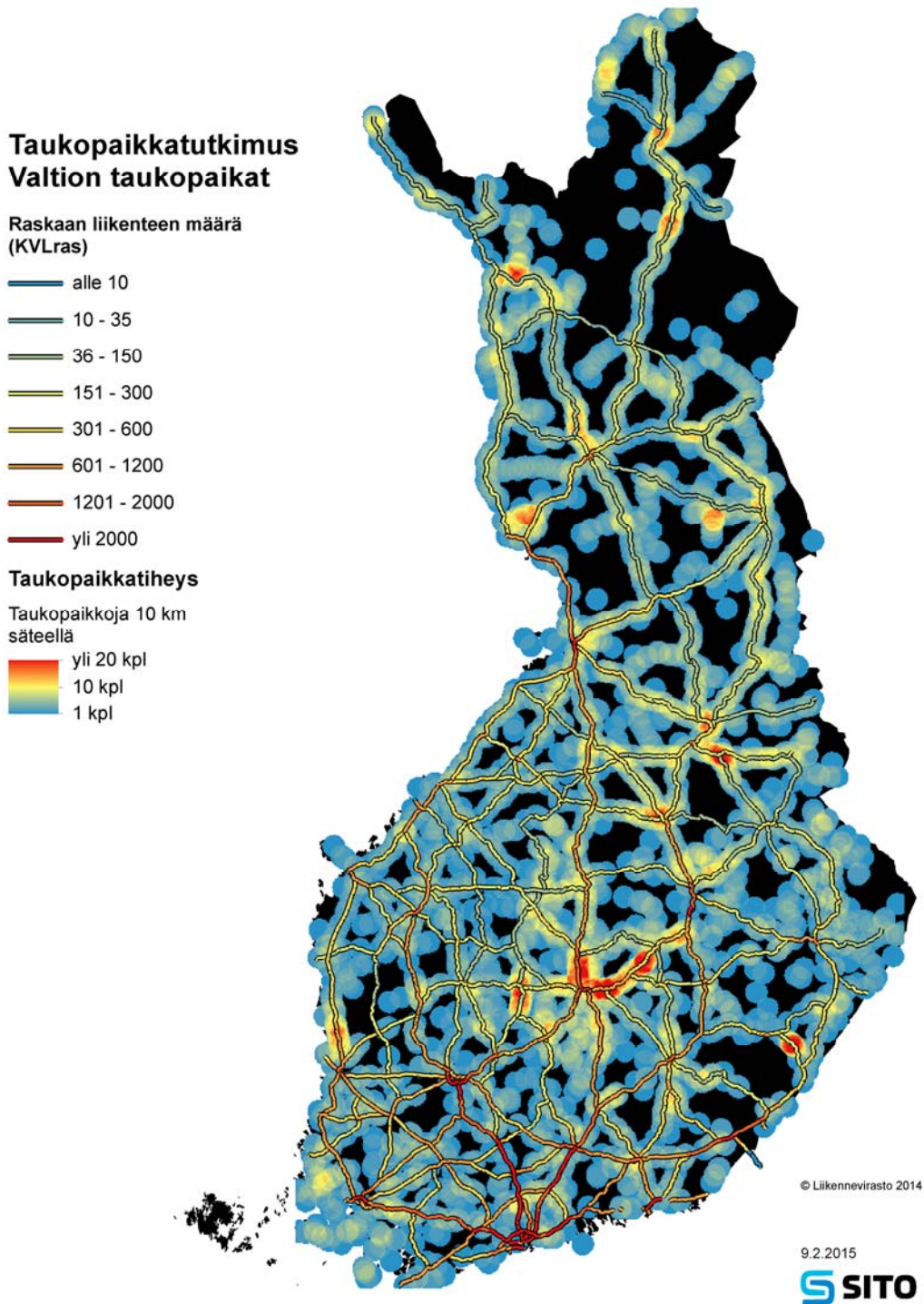
Tiheysarvo on määritetty neliökilometrin kokoisille soluille. Kunkin solun väri määräytyy sen mukaan, kuinka monta taukopaikkaa osuu 10 kilometrin säteelle solusta. Kartoilla sininen väri kertoo siis alueesta, jolla on 10 kilometrin säteellä yksi taukopaikka, ja punainen alueesta, jolla on vähintään 20 taukopaikkaa. Musta väri kertoo alueesta, jonka lähellä ei 10 kilometrin säteellä ole yhtään taukopaikkaa.

Kaikkia taukopaikkoja tarkasteltaessa taukopaikat keskittyvät tiheysanalyysin perusteella pääosin tieosuuksille, missä raskaan liikenteen määrätkin ovat suurimmat. Taulukkoja puuttuu kantatieltä 44 Kauhajoen eteläpuoleiselta tieosuudelta ja kantatieltä 80 Sodankylän ja Kittilän väliseltä tieosuudelta. Näillä teillä raskaan liikenteen määrä ei kuitenkaan ole suuri. (Kuva 8)



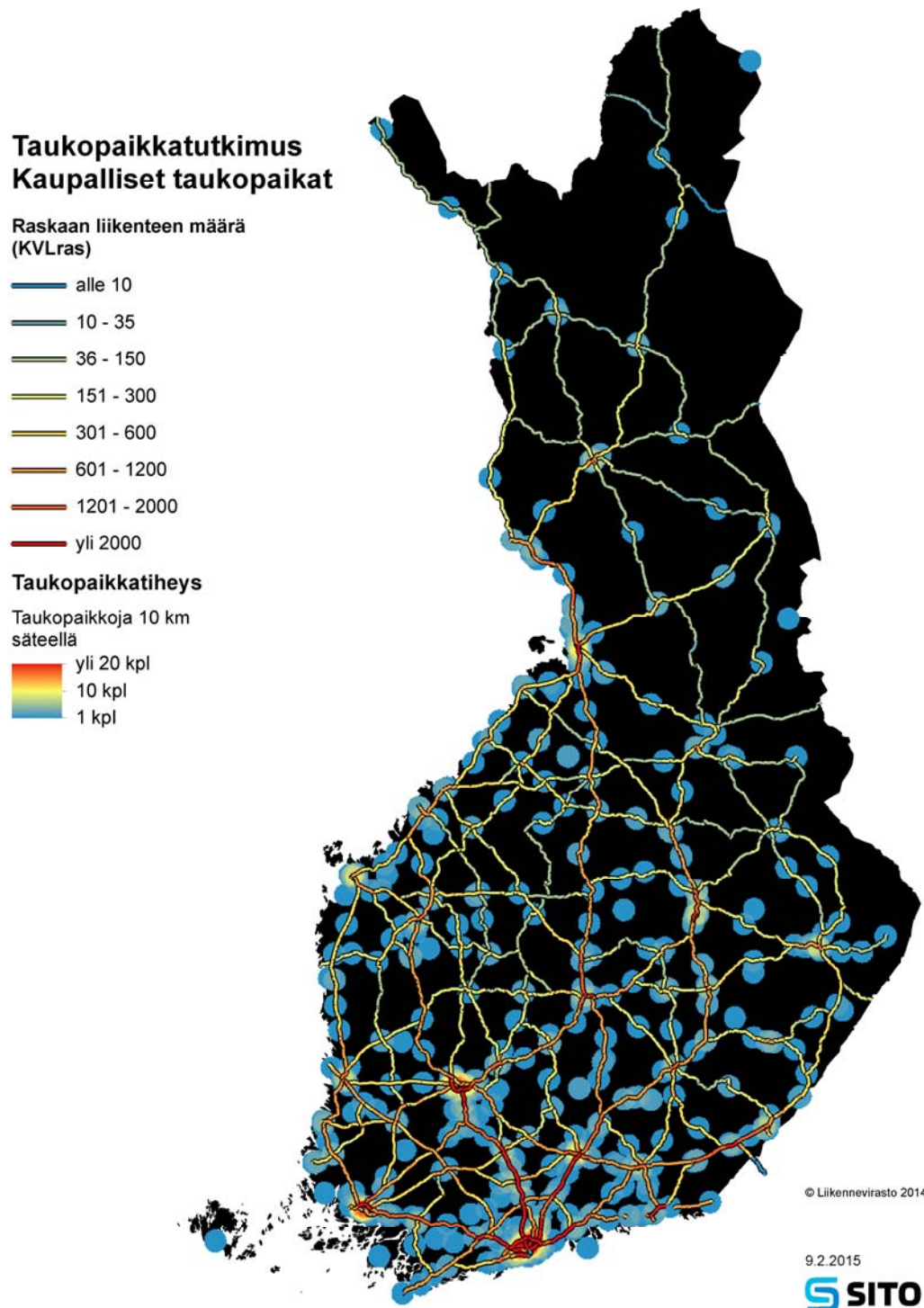
Kuva 8. Kaikkien taukopaikkojen tiheys ja raskaan liikenteen määrät päätieverkolla.

Tiheysanalyysin perusteella valtion taukopaikoissa suurin tiheys on Keski-Suomessa. Valtion taukopaikoista suurin osa on kuitenkin pysäköintipaikkoja, joiden soveltuvuudesta raskaan liikenteen käyttöön ei ole yksityiskohtaisempaa tietoa. Myös valtion taukopaikkoja puuttuu kantatieltä 44 Kauhajoen eteläpuoleiselta tieosuudelta ja kantatieltä 80 Sodankylän ja Kittilän väliseltä tieosuudelta. (Kuva 9)



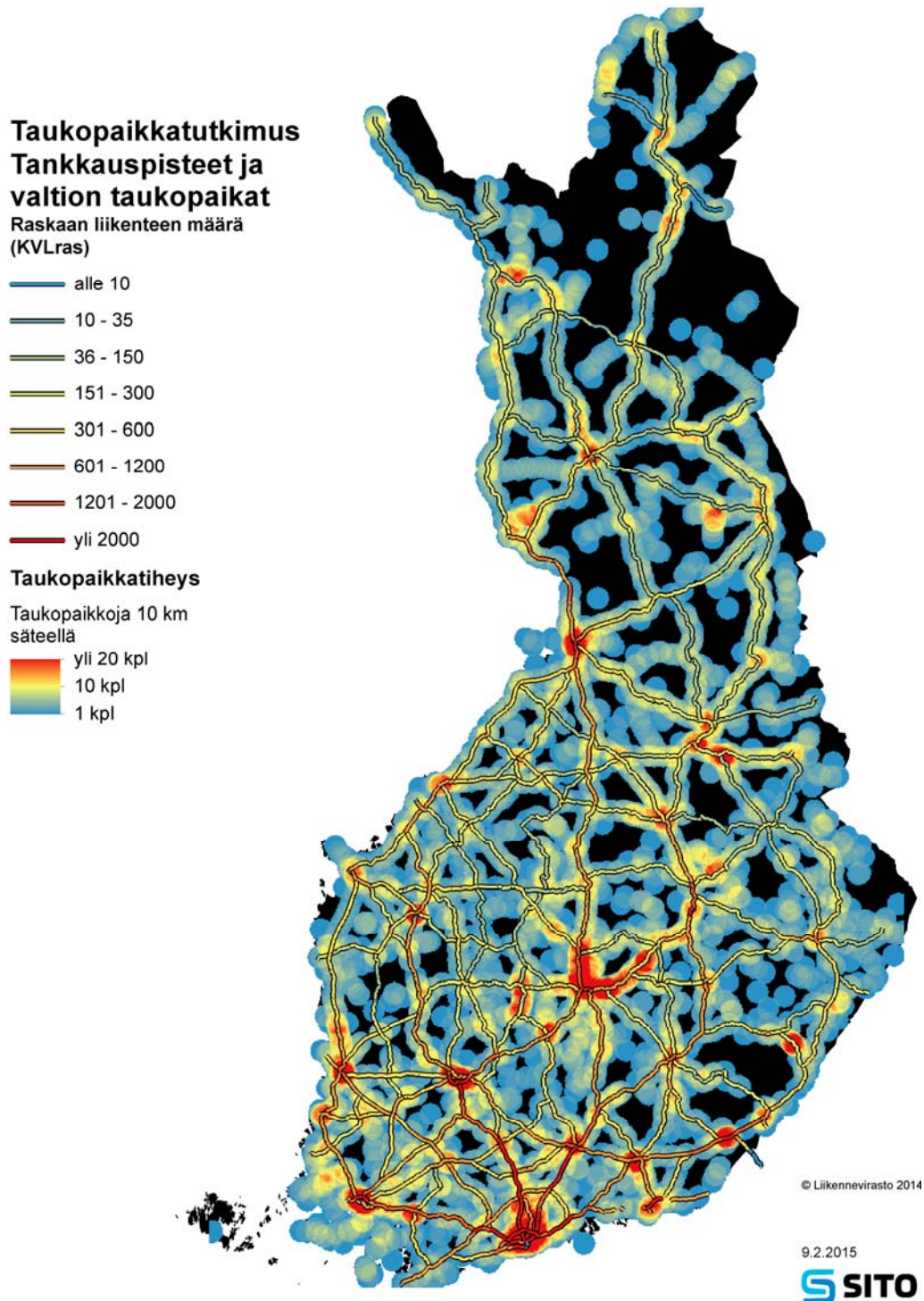
Kuva 9. Valtion taukopaikkojen tiheys ja raskaan liikenteen määrät päätieverkolla.

Kaupalliset taukopaikat ovat sijoittuneet tieverkolle markkinaehtoisesti ja suurimmat keskittymät löytyvät liikenteellisistä solmukohtista pääteiden liittymien läheisyydestä. Tiheysanalyysin perusteella vähiten kaupallisia taukopaikkoja on pääasiassa Lapin, Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan vähäliikenteisten pääteiden varsilla. Myös esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalta kantatien 44 Kauhajoen eteläpuoleiselta tieosuudelta ja erityisesti melko vilkasliikenteiseltä valtatie 3 Jalasjärven eteläpuoleiselta tieosuudelta puuttuu kaupallisia taukopaikkoja. (Kuva 10)



Kuva 10. Kaupallisten taukopaikkojen tiheys ja raskaan liikenteen määrät päätieverkolla.

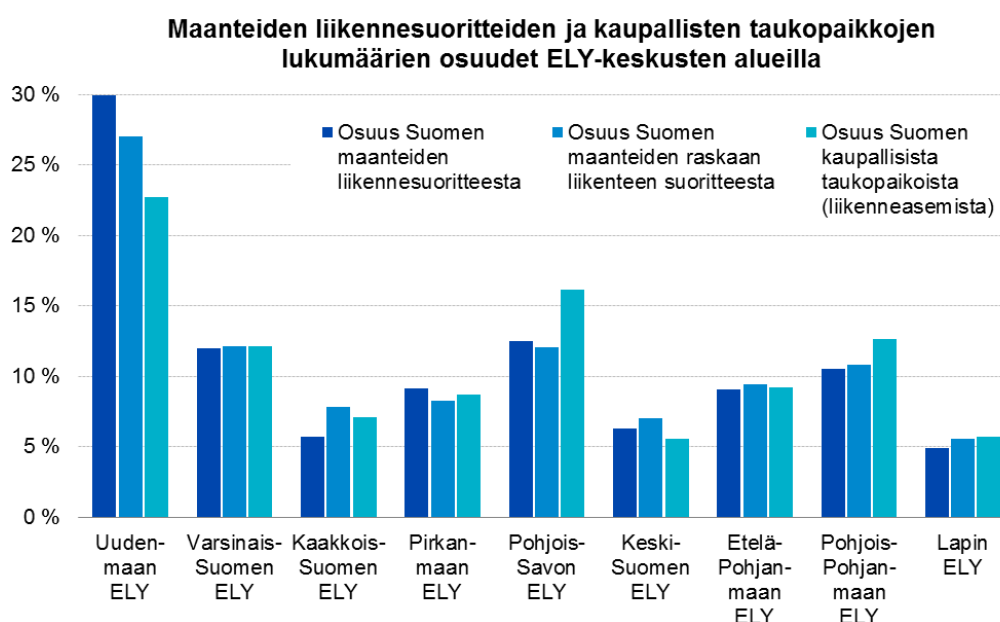
Valtion taukopaikkoja ja tankkauspisteitä Suomen pääteiden varsilla on yksittäisiä Lapin pääteitä lukuun ottamatta kattavasti. (Kuva 11).



Kuva 11. Tankkauspisteiden ja valtion taukopaikkojen tiheys.

4.1.3 Taukopaikkojen lukumäärä suhteessa liikennesuoritteeseen

ELY-keskusten alueilla kaupallisten taukopaikkojen lukumäärien osuudet noudattavat melko hyvin maanteiden liikennesuoritteiden ja raskaan liikenteen suoritteiden osuuksia. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella kaupallisten taukopaikkojen osuus on selvästi pienempi ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella selvästi suurempi kuin liikennesuoritteiden osuudet. (Kuva 12)



Kuva 12. Maanteiden liikennesuoritteiden ja kaupallisten taukopaikkojen lukumäärien osuudet ELY-keskusten alueilla (liikennesuoritteet lähde Liikennevirasto sekä taukopaikat lähde ABC-, GT-, Neste Oil-, SEO-, Shell-, St1- ja Teboil-ketjut).

Suhteutettuna liikennesuoritteisiin levähdys- ja pysäköintialueita (valtion taukopaikat) sijaitsee maanteiden varsilla selvästi eniten Lapin ELY-keskuksen alueella. Myös Pohjois-Pohjanmaan, Keski-Suomen ja Pohjois-Savon ELY-keskusten alueilla levähdys- ja pysäköintialueita on liikennesuoritteisiin suhteutettuna enemmän kuin koko Suomen maanteiden varsilla keskimäärin. (Liite 4)

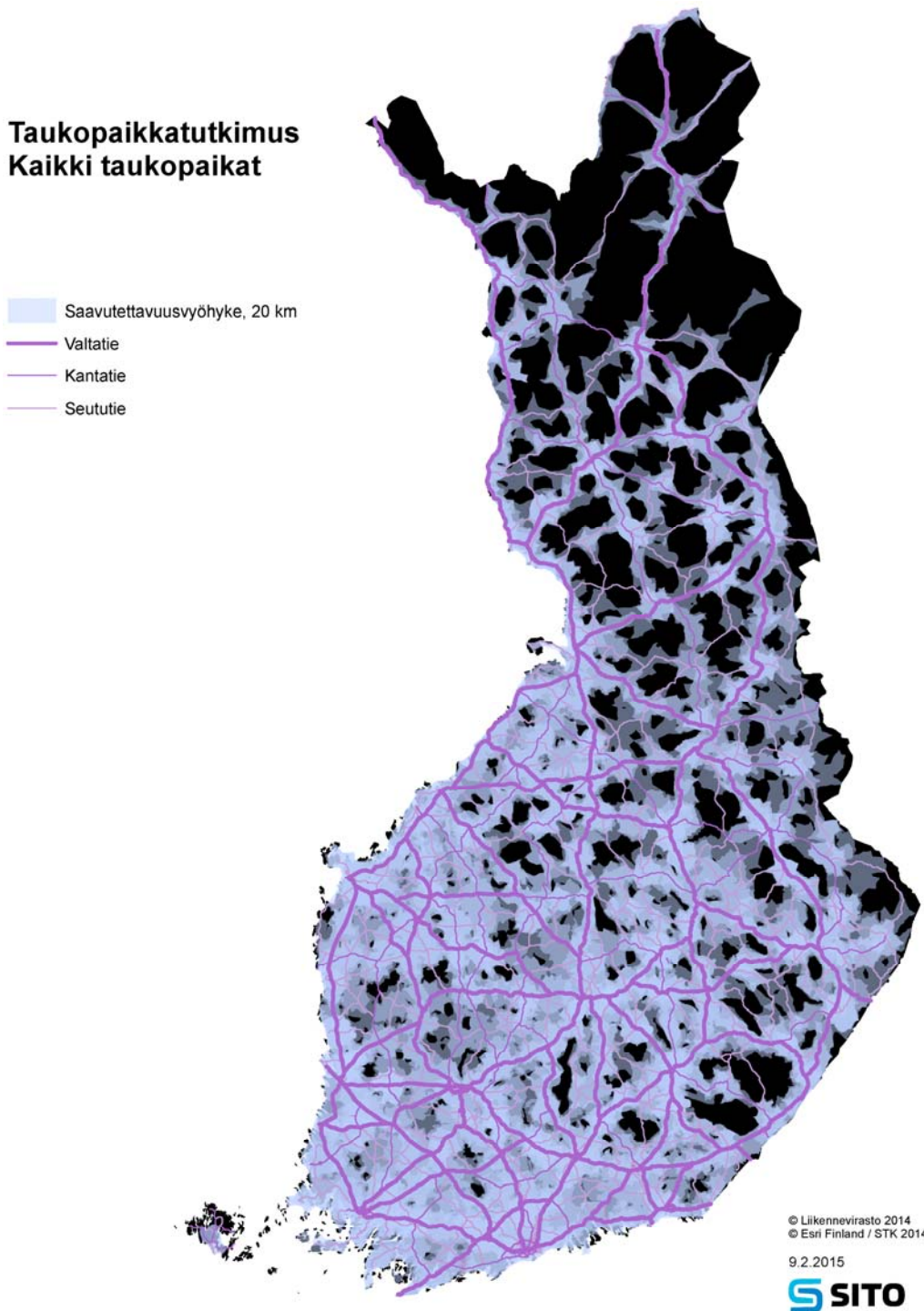
4.2 Taukopaikkojen saavutettavuus

Seuraavissa kuvissa (Kuva 13–Kuva 16) on esitetty taukopaikkaverkostojen kattavuus Suomen maantieverkkoon nähden. Kartoilla vaaleansininen saavutettavuusvyöhyke on 20 kilometriä tieverkkoa pitkin kustakin taukopaikasta lähtien. Saavutettavuusvyöhykkeet on laskettu paikkatieto-ohjelmalla, ja laskennan lähtötietoina olivat kartalle paikannetut taukopaikkapistet sekä Suomen tie- ja katuverkkoaineisto.

Kaikkia taukopaikkoja tarkasteltaessa voidaan todeta, että nykyisten taukopaikkojen verkko kattaa melko hyvin koko Suomen tieverkon. Kaupallisia taukopaikkoja tarkasteltaessa syntyy jo suurempia katvealueita erityisesti Pohjois-Suomessa. Ohjeissa mainittu pysähtymismahdollisuus 20 kilometrin välein tarkoittaa kuitenkin oletettavasti lyhyempää pysähtymistä ja tämä vaatimus näyttäisi siis pääosin täyttyvän.

Koska kaupallisten taukopaikkojen määrä pienenee kohti pohjoista oletettavasti pienemmän kysynnän vuoksi, valtion tarjoamien pysähdyspaikkojen merkitys kasvaa näillä alueilla.

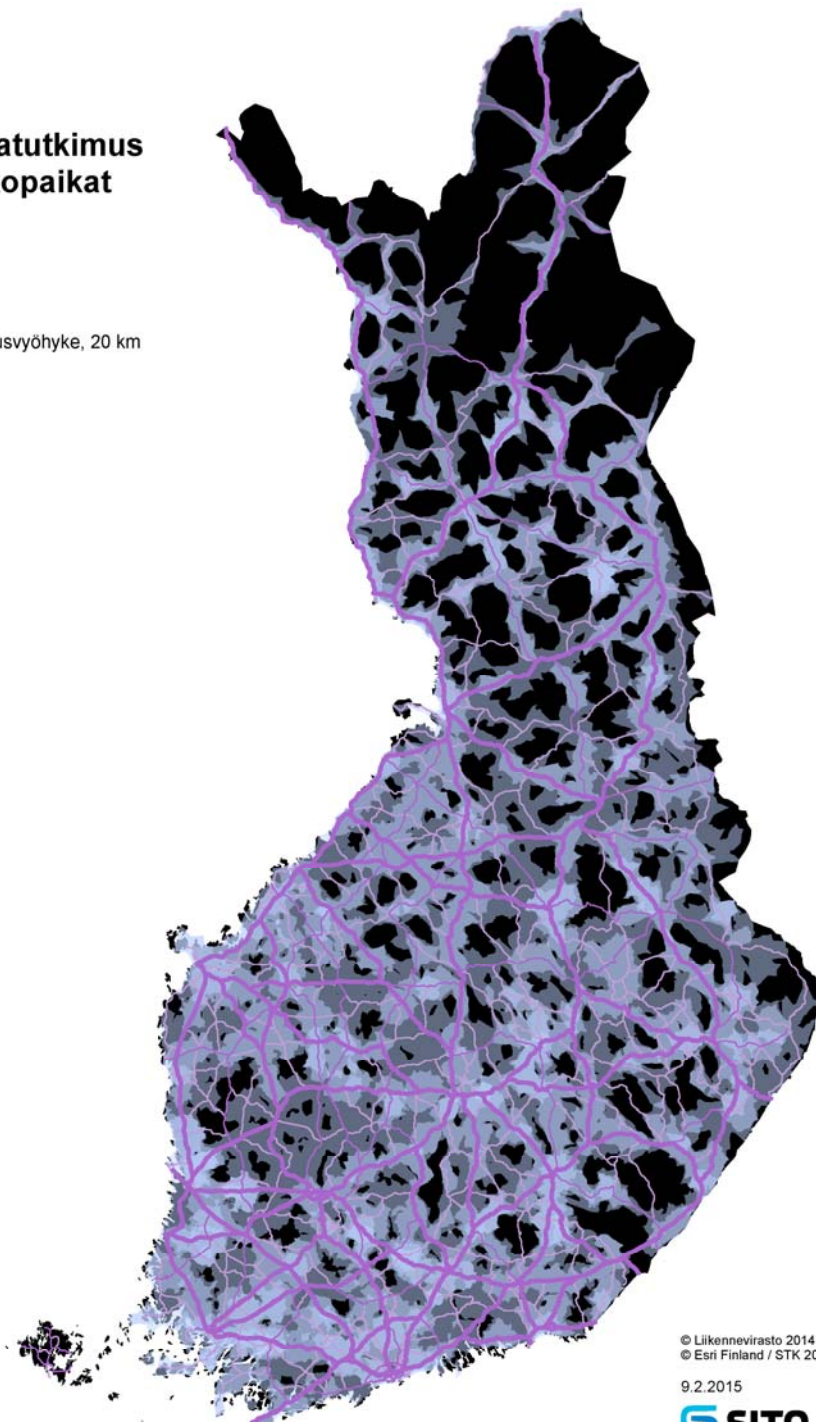
Taukopaikkojen saavutettavuusanalyysin perusteella puutteet taukopaikoissa näyttäisivät sijoittuvan suunnilleen samoille alueille ja tieosuuksille kuin luvun 4.1.2 tiheysanalyyseissä. (Kuva 13–Kuva 16)



Kuva 13. Kaikkien taukopaikkojen saavutettavuusvyöhykkeet.

Taukopaikkatutkimus Valtion taukopaikat

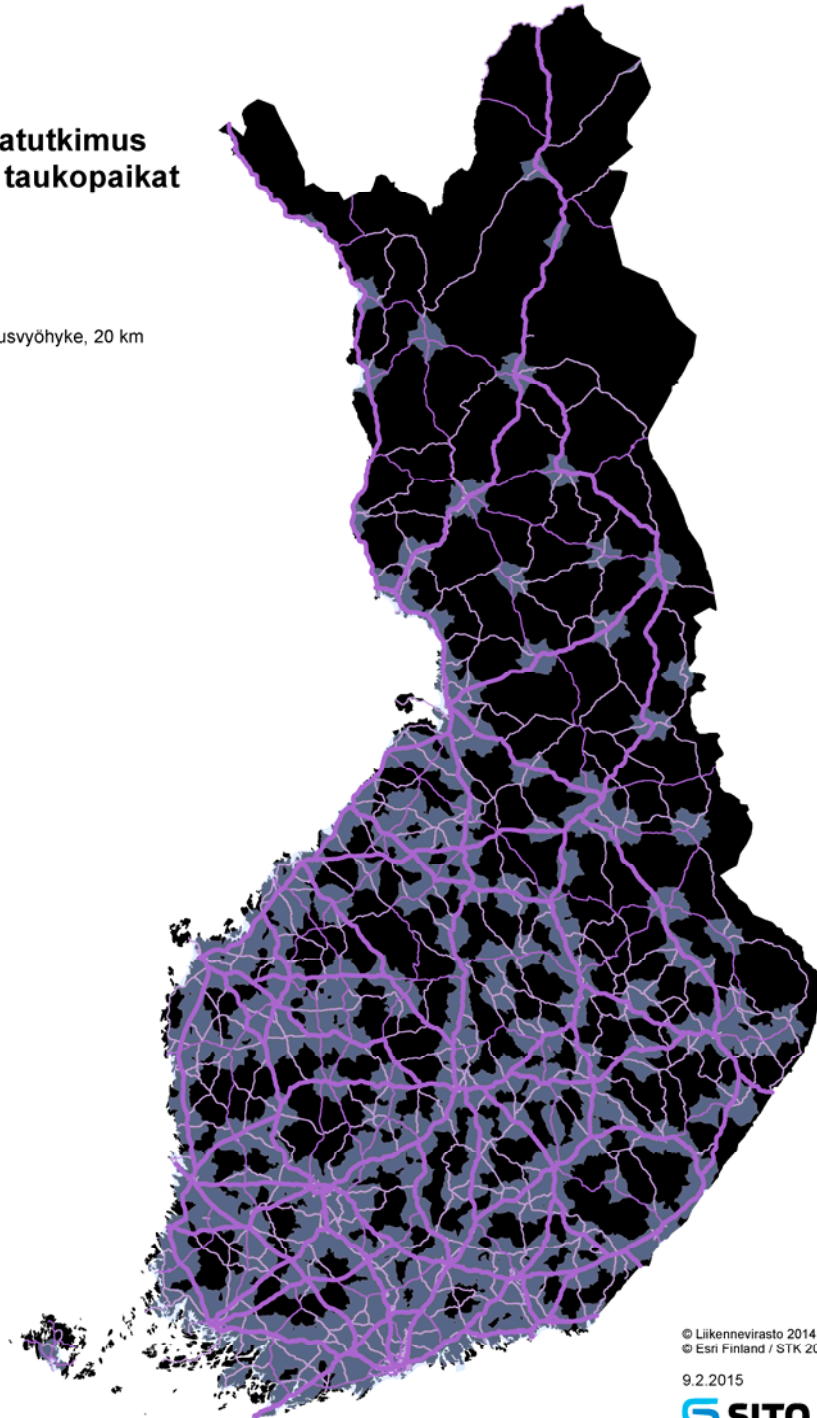
- Saavutettavuusvyöhyke, 20 km
- Valtatie
- Kantatie
- Seututie



Kuva 14. Valtion taukopaikkojen saavutettavuusvyöhykkeet.

Taukopaikkatutkimus Kaupalliset taukopaikat

- Saavutettavuusvyöhyke, 20 km
- Valtatie
- Kantatie
- Seututie



© Liikennevirasto 2014
© Esri Finland / STK 2014

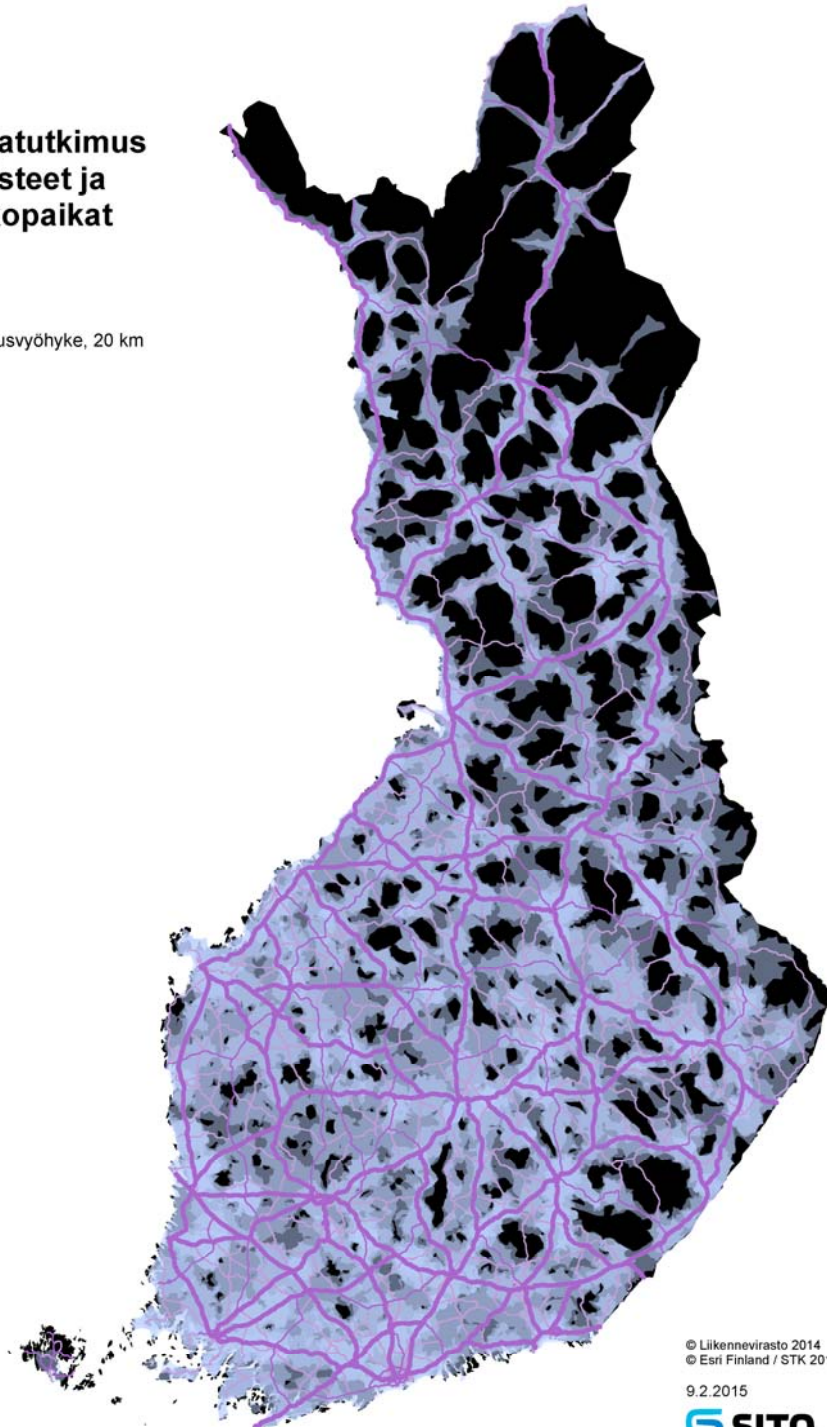
9.2.2015

S SITO

Kuva 15. Kaupallisten taukopaikkojen saavutettavuusvyöhykkeet.

Taukopaikkatutkimus Tankkauspisteet ja valtion taukopaikat

- Saavutettavuusvyöhyke, 20 km
- Valtatie
- Kantatie
- Seututie



© Liikennevirasto 2014
© Esri Finland / STK 2014

9.2.2015

S SITO

Kuva 16. Tankkauspisteiden ja valtion taukopaikkojen saavutettavuusvyöhykkeet.

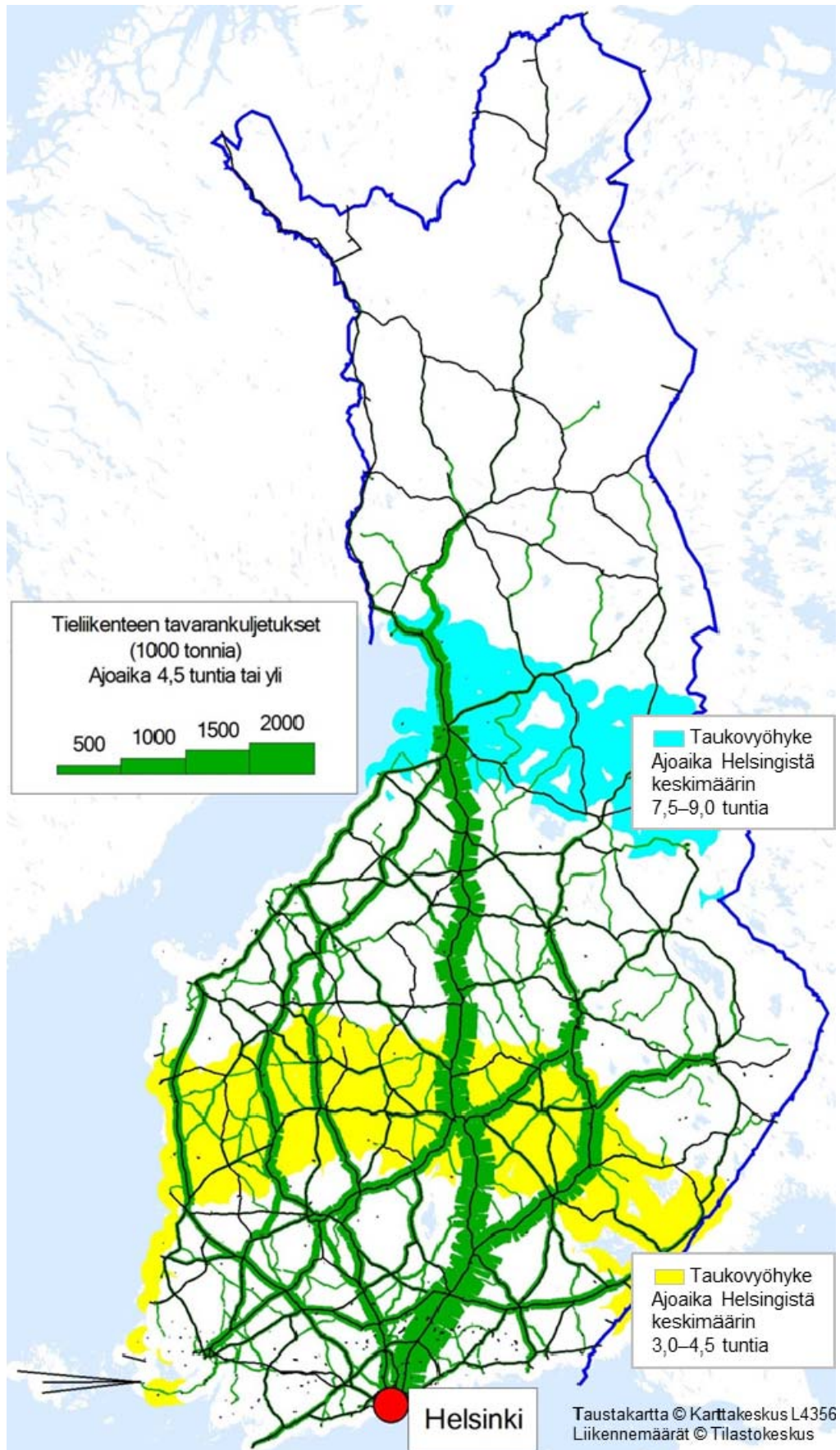
5 Taukovyöhykkeet

5.1 Maakuntien keskuskaupungeista lähtevien tavarakuljetusten taukovyöhykkeet

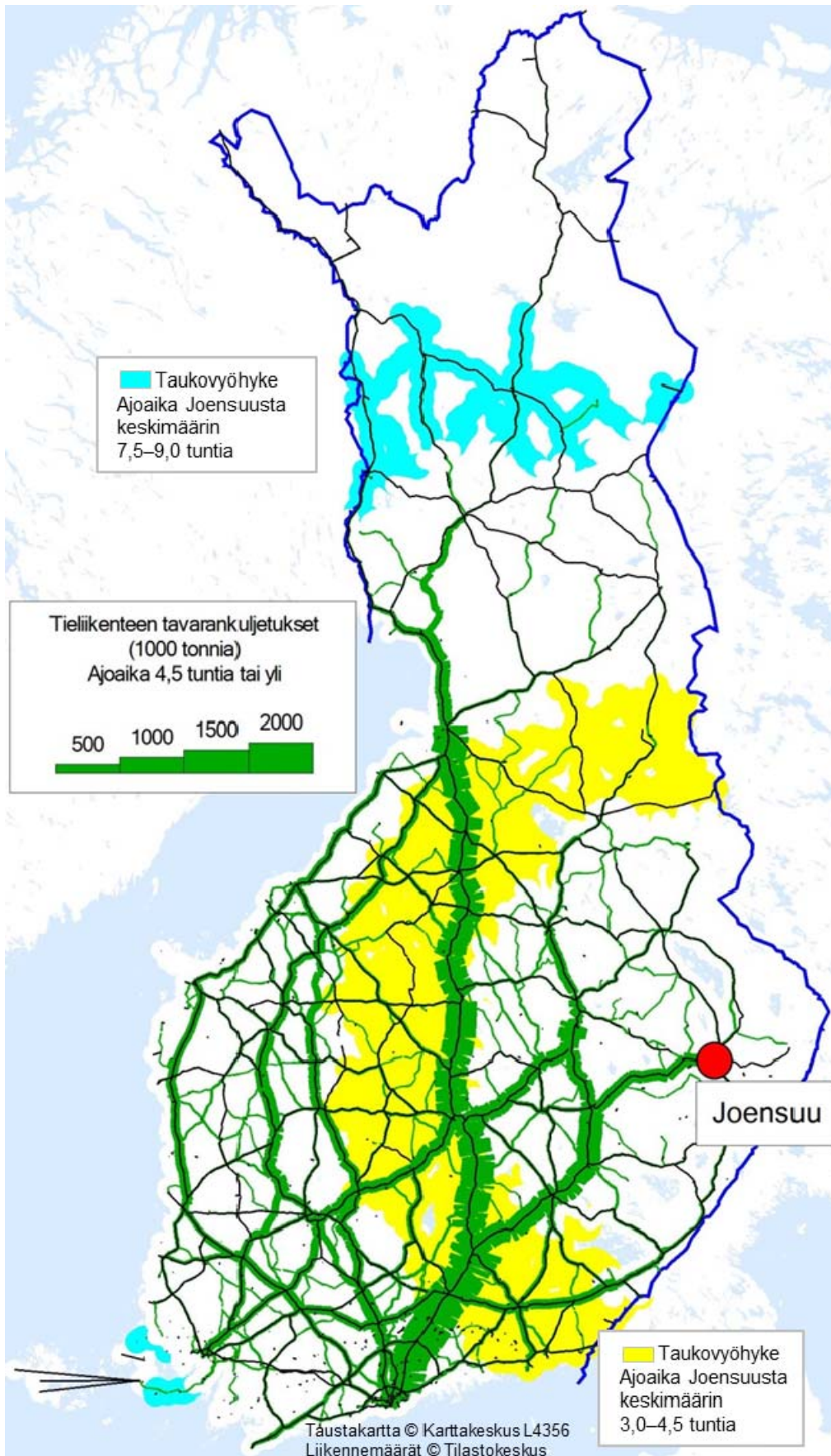
Seuraavissa kuvissa (Kuva 17–Kuva 20) on esitetty esimerkkeinä Helsingistä, Rovaniemeltä, Seinäjoelta ja Joensuusta lähtevien raskaan liikenteen tavarakuljetusten taukovyöhykkeet runkokuljetuksissa. Muista maakuntien keskuskaupungeista lähtevien kuljetusten taukovyöhykkeet on esitetty liitteessä 5.

Taukovyöhykkeillä tarkoitetaan tieosuuksia, joilla ajoneuvon kuljettajan oletetaan pitävän ajo- ja lepoaikasäädösten mukaisen 30–45 minuutin lakisääteisen tauon ennen 4,5 tunnin enimmäisajoajan täyttymistä tai vuorokausilevon ennen vuorokautisen 9,0 tunnin enimmäisajoajan täyttymistä.

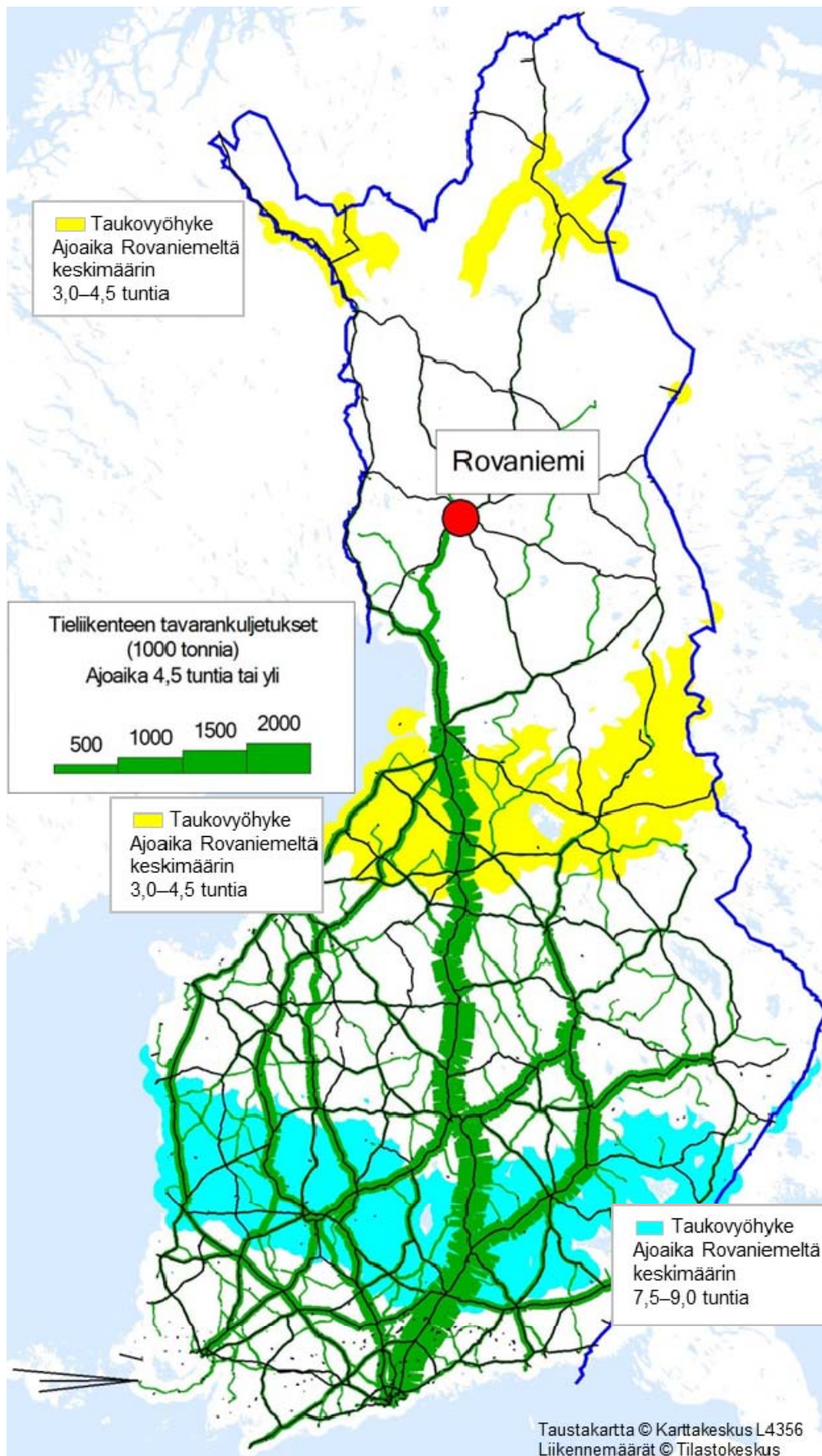
Kuvissa taukovyöhykkeet on esitetty keltaisella ja sinisellä värillä. Keltaisella värillä esitetyille taukovyöhykkeelle keskimääräinen ajoaika on maakunnan keskuskaupungista 3,0–4,5 tuntia ja sinisellä värillä esitetyille taukovyöhykkeelle 7,5–9,0 tuntia. Kuvissa on myös esitetty vihreällä värillä tieverkolle sijoitettuna kaikki ne raskaan liikenteen tavarakuljetukset, joilla keskimääräinen ajoaika on vähintään 4,5 tuntia.



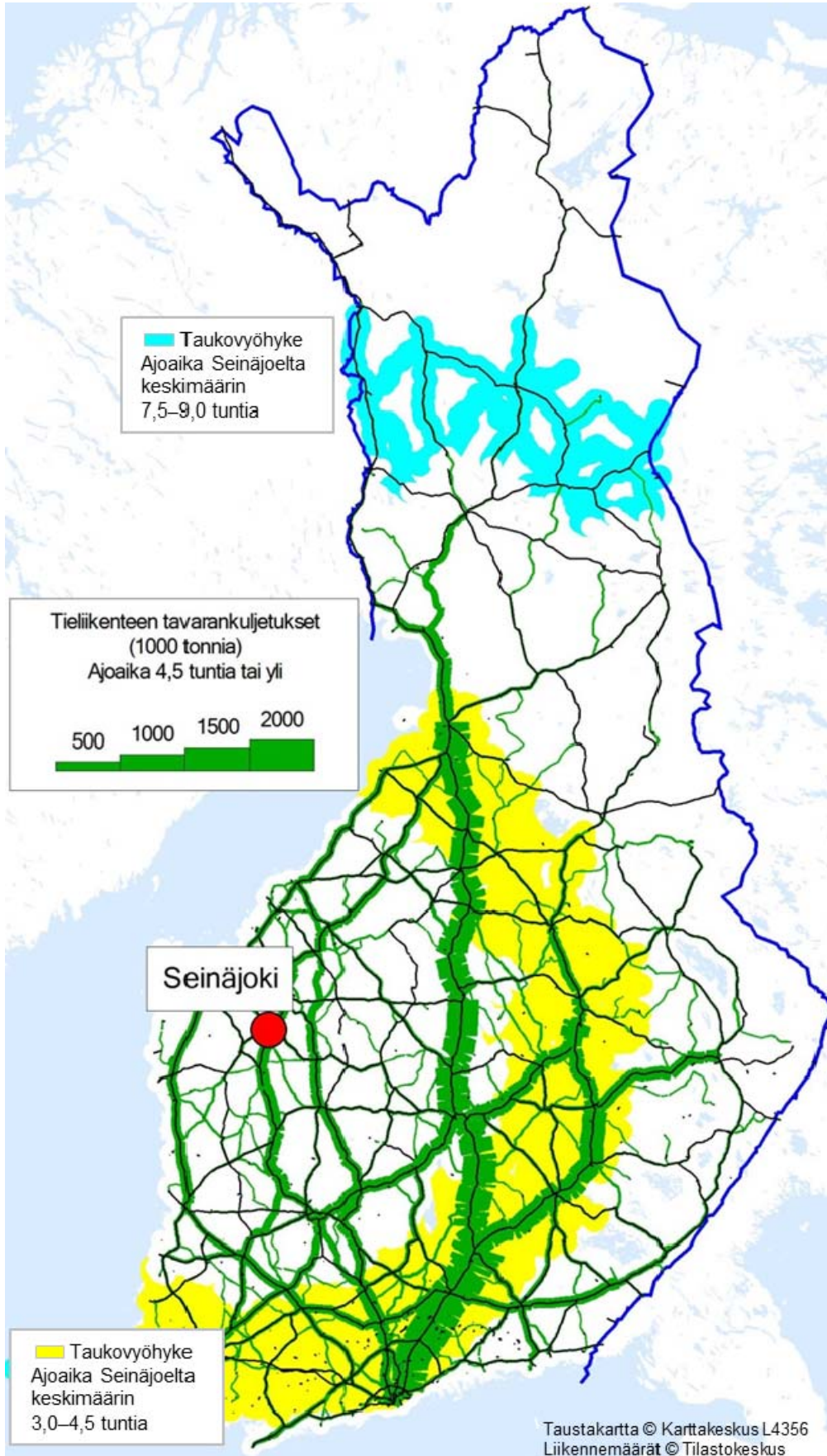
Kuva 17. Taukovyöhykkeet Helsingistä (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo).



Kuva 18. Taukovyöhykkeet Joensuusta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo).



Kuva 19. Taukovyöhykkeet Rovaniemeltä (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo).



Kuva 20. *Taukovyöhykkeet Seinäjoelta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo).*

5.2 Kuljetusreittikohtaiset taukovyöhykkeet ja taukopaikat

Seuraavassa on tarkasteltu seitsemää raskaan liikenteen runkokuljetusreittiä, taukovyöhykkeitä ja taukopaikkojen sijainteja reiteillä. Tarkasteluun otettiin mukaan seuraavat raskaan liikenteen runkokuljetusreitit:

- Helsinki–Oulu–Helsinki
- Helsinki–Kuopio–Helsinki
- Turku–Oulu–Turku
- Turku–Vaalimaa–Turku
- Oulu–Enontekiö–Oulu
- Joensuu–Kotka–Joensuu
- Kuopio–Vaasa–Kuopio.

Taukovyöhykkeellä tarkoitetaan tieosuutta, jolla ajoneuvon kuljettajan oletetaan pitävän ajo- ja lepoaikasäädösten mukaisen 30–45 minuutin lakisääteisen tauon ennen 4,5 tunnin enimmäisajoajan täyttymistä. Kullakin reitillä on esitetty keltaisella värillä taukovyöhyke, jonne keskimääräinen ajoaika on reitin alkupisteestä 3,0–4,5 tuntia. Keskimääräinen ajoaika on laskettu erikseen reitin molemmista päistä.

Raskaan liikenteen taukopaikat on esitetty kuljetusreittien kuvissa (Kuva 21–Kuva 48) ryhmiteltynä seuraavasti:

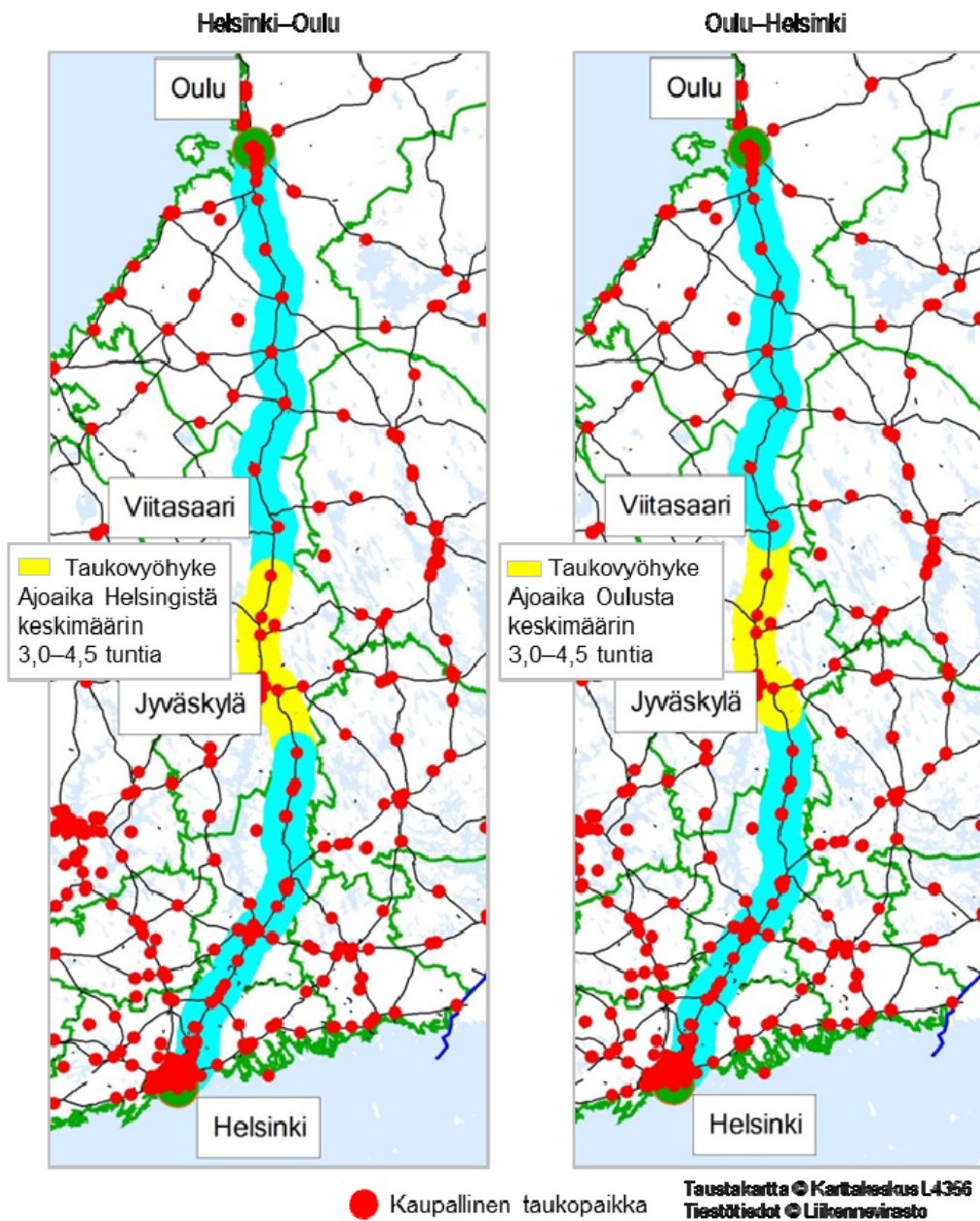
- kaupalliset taukopaikat
- tankkauspisteet
- levähdysalueet 1 ja 2
- pysäköintialueet 1 ja 2.

Reittien taukovyöhykkeillä sijaitsevien maanteiden liikennemäärät (KVL ja KVLRAS) ovat vuodelta 2014.

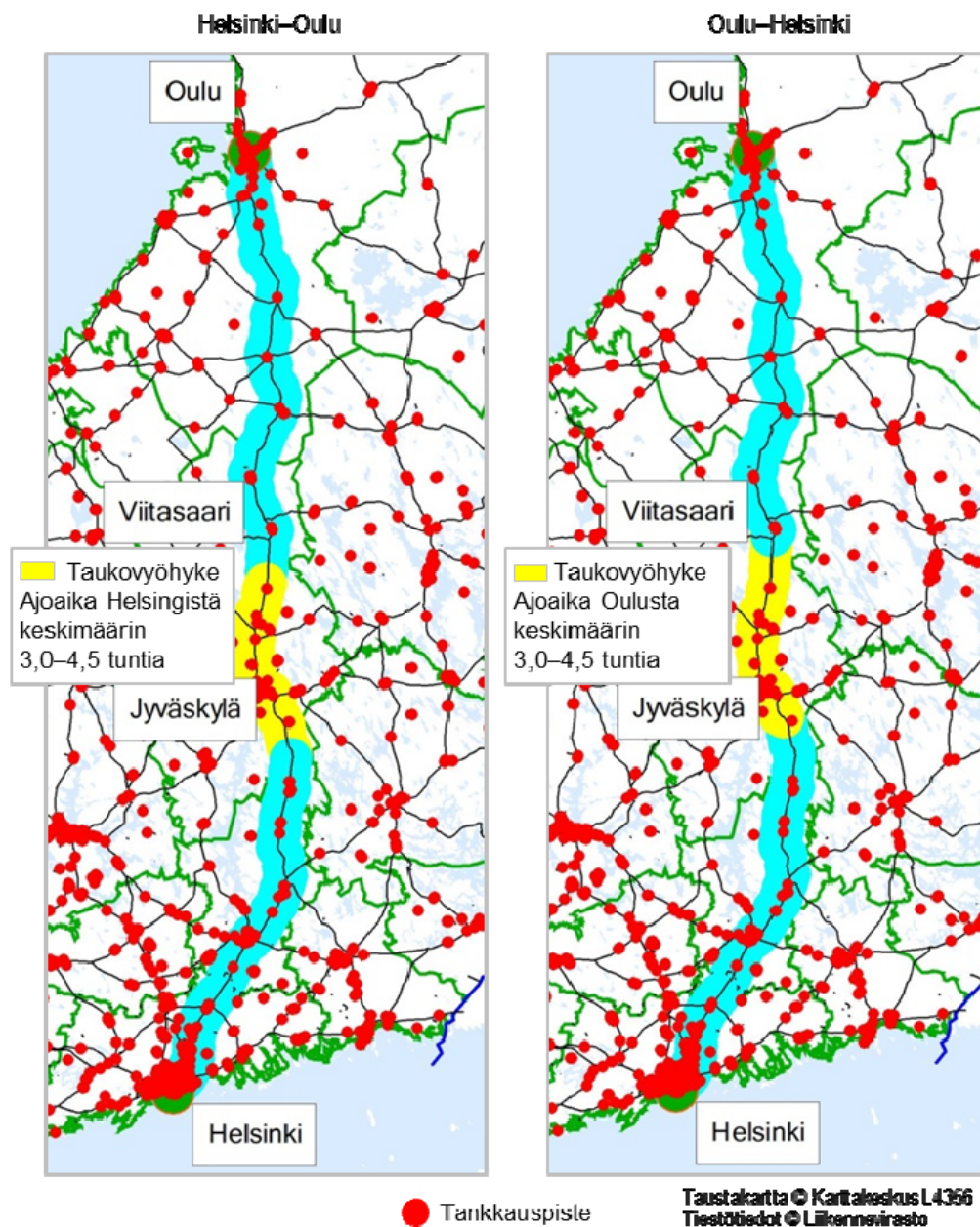
5.2.1 Helsinki–Oulu–Helsinki-reitti

Helsinki–Oulu–Helsinki-reitin taukovyöhyke sijaitsee valtatiellä 4 lähes samassa kohdassa sekä Helsingistä että Oulusta saavuttaessa. Taukovyöhyke sijaitsee Joutsan Leivonmäen ja Viitasaaren Niinilahden välisellä tieosuudella. Taukovyöhykkeellä on runsaasti kaikkia muita taukopaikkoja paitsi levähdysalueita, joita taukovyöhykkeellä on vain kolme. (Kuva 21, Kuva 22, Kuva 23 ja Kuva 24)

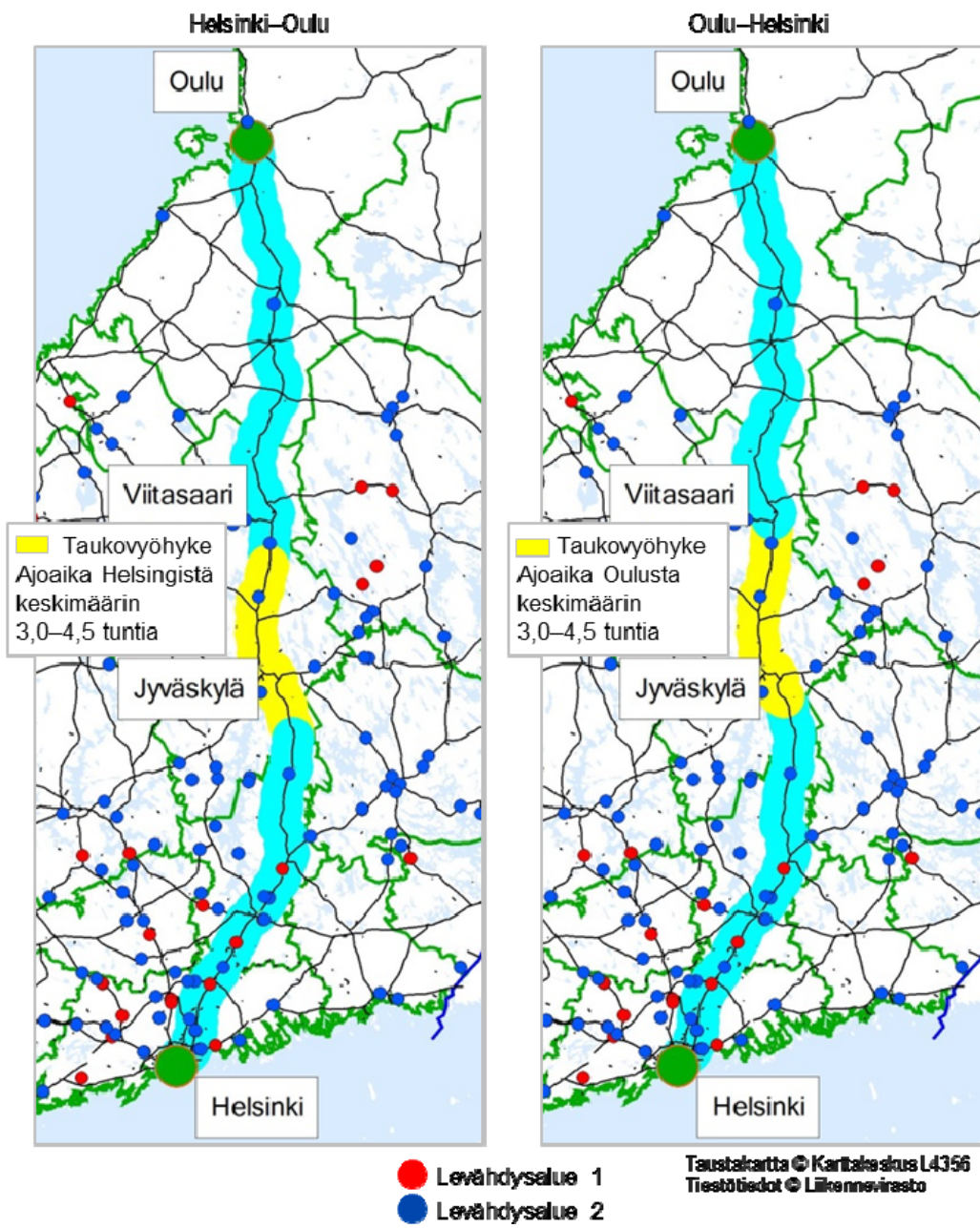
Taukovyöhykkeellä valtatie 4 liikennemäärä on 4 500–29 300 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 790–2 680 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Jyväskylän kaupungin kohdalla. (lähde Liikennevirasto)



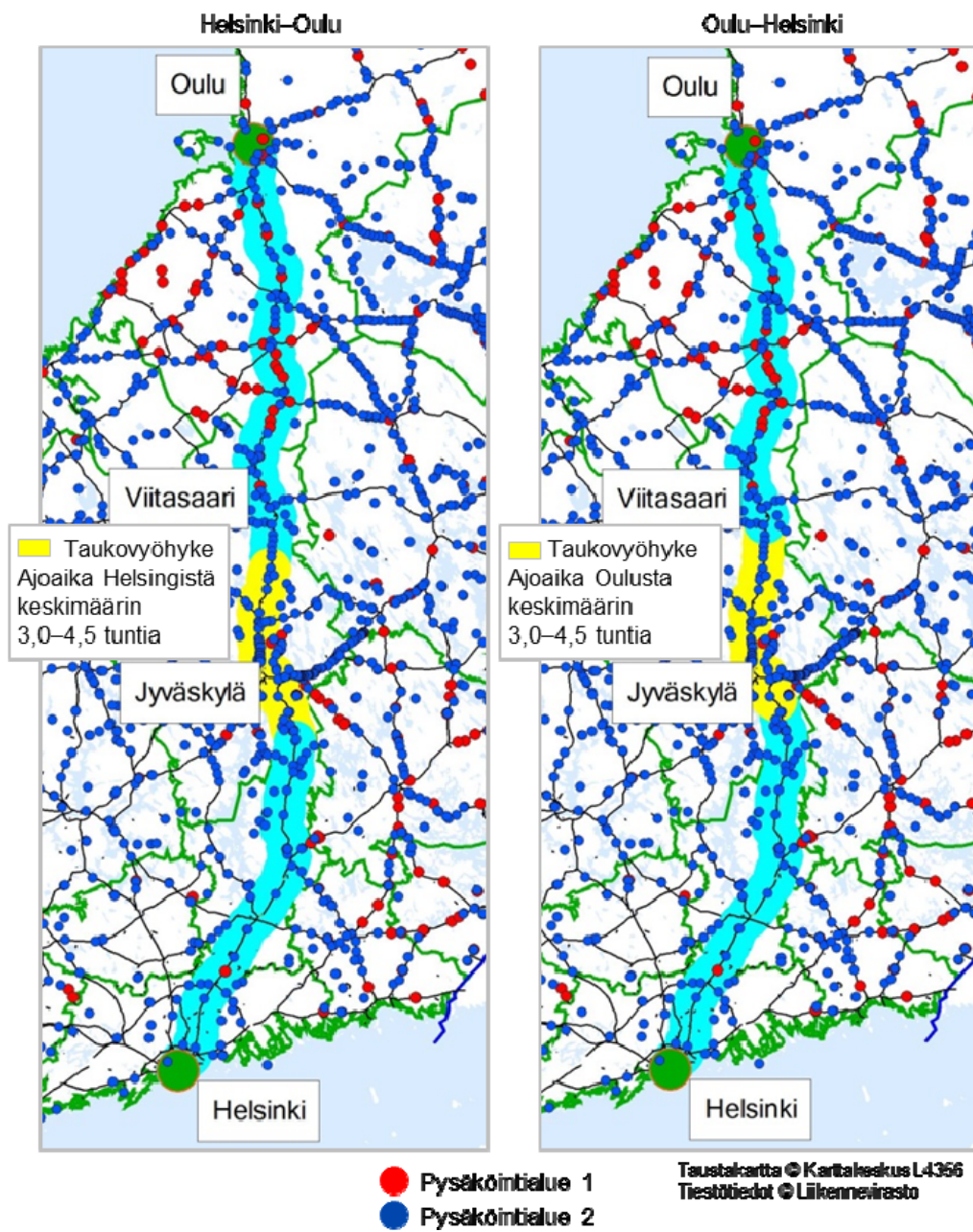
Kuva 21. Helsinki–Oulu–Helsinki-reitin taukovyöhykkeet ja kaupalliset taukopaikat (taukopaikat lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 22. Helsinki–Oulu–Helsinki-reitin taukovyöhykkeet ja tankkauspisteet (tankkauspisteet lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 23. Helsinki-Oulu-Helsinki-reitin taukovyöhykkeet ja levähdysalueet.



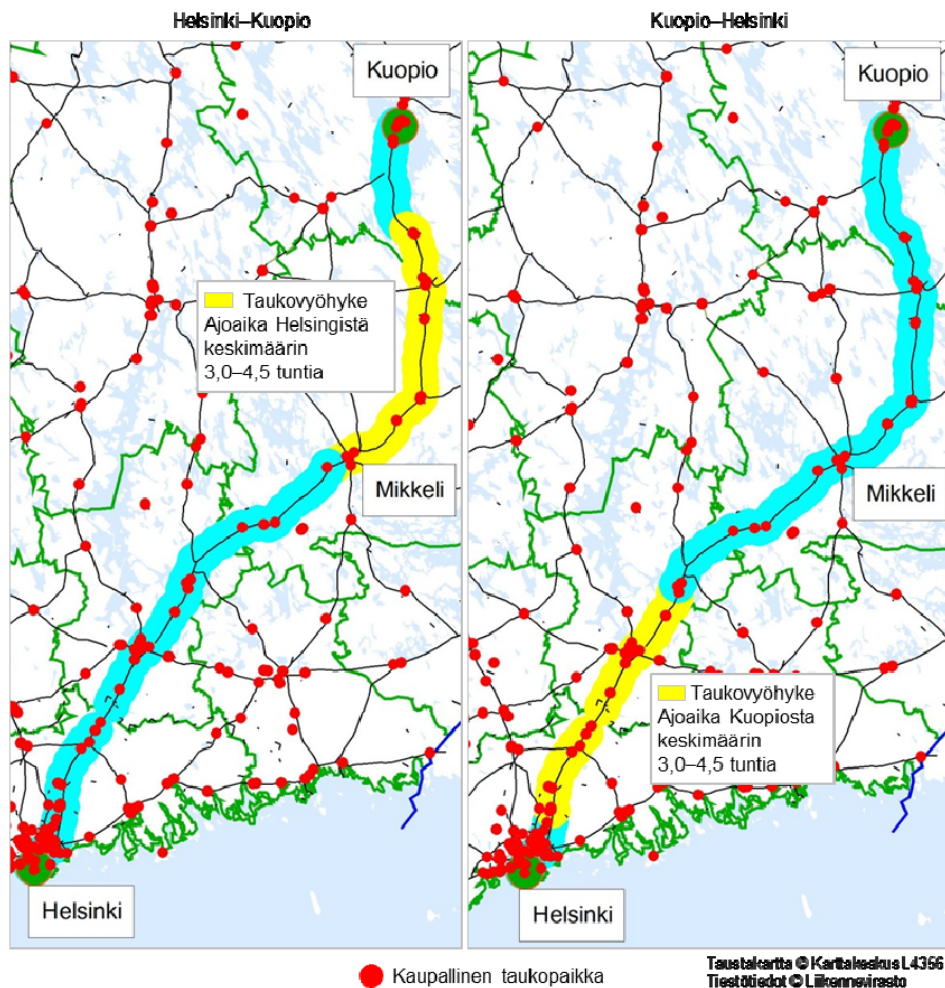
Kuva 24. Helsinki–Oulu–Helsinki-reitin taukovyöhykkeet ja pysäköintialueet.

5.2.2 Helsinki–Kuopio–Helsinki-reitti

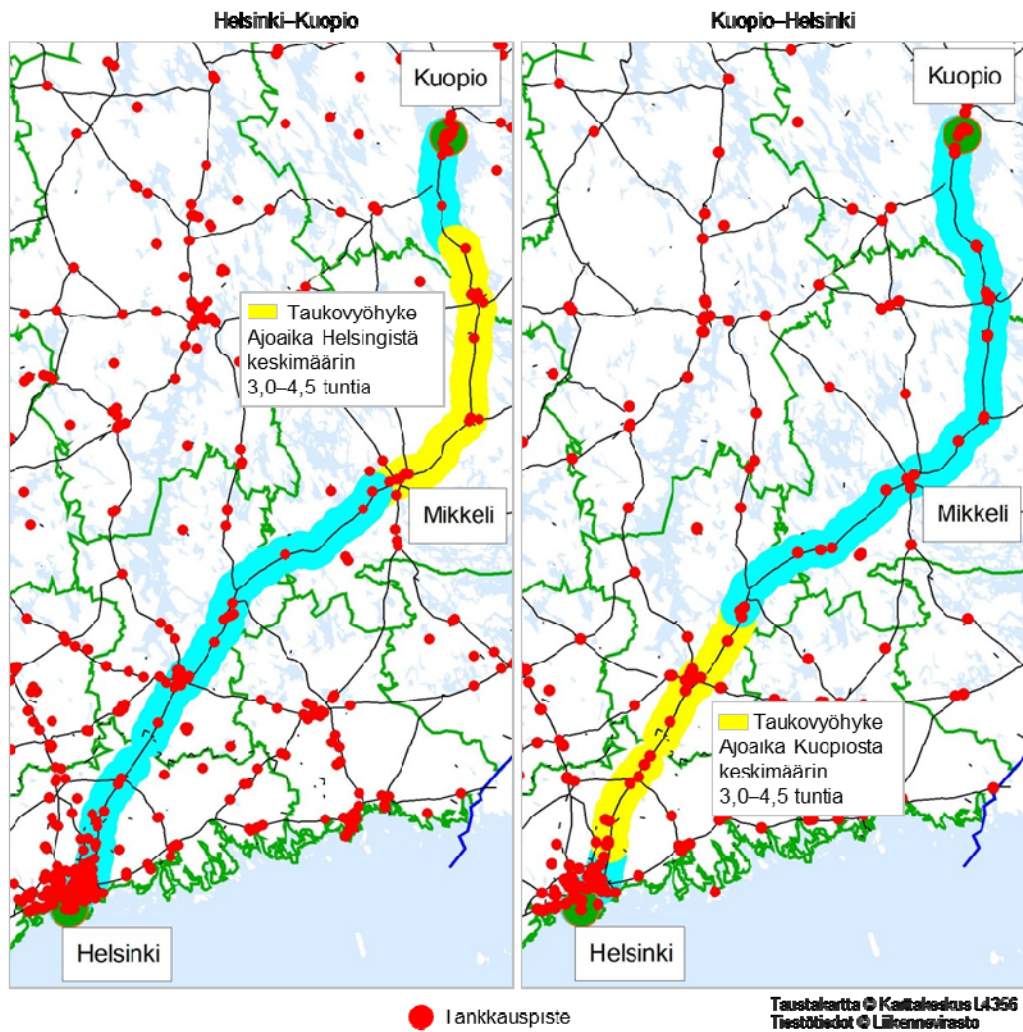
Helsinki–Kuopio–Helsinki-reitin (valtatie 4–valtatie 5) taukovyöhykkeet sijaitsevat Helsingistä saavuttaessa valtatiellä 5 Mikkelin (valtatiien 13 liittymä) ja Leppävirran Oravikosken välisellä tieosuudella sekä Kuopiosta saavuttaessa valtatiellä 4 Heinolan ja Järvenpään välisellä tieosuudella.

Helsinki–Kuopio-reitin taukovyöhykkeellä on runsaasti kaikkia muita taukopaikkoja paitsi levähdysalueita, joita taukovyöhykkeellä on vain muutama. Kuopio–Helsinki-reitin taukovyöhykkeellä on runsaasti kaikkia muita taukopaikkoja paitsi pysäköintialueita. Pysäköintialueita taukovyöhykkeellä on vain muutama. (Kuva 25, Kuva 26, Kuva 27 ja Kuva 28)

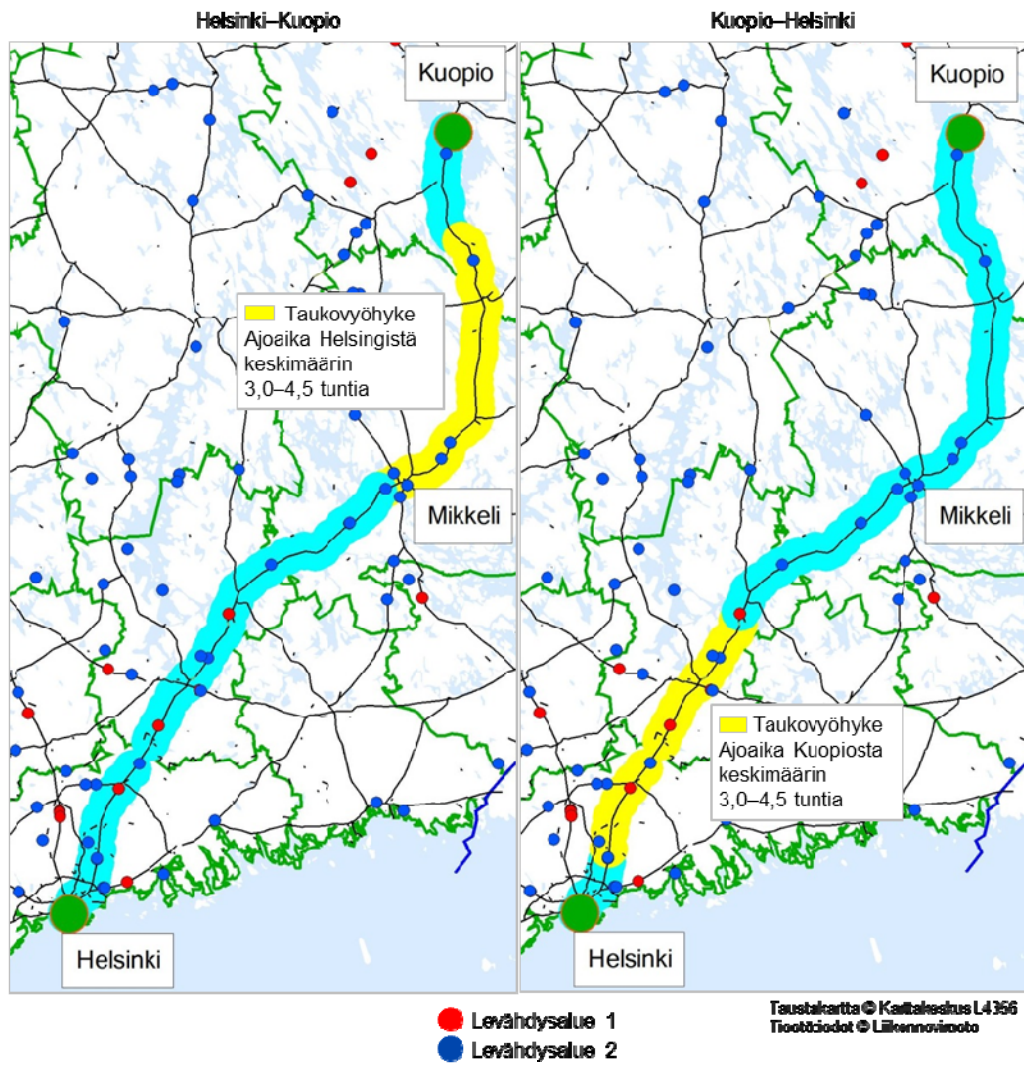
Helsinki–Kuopio-reitin taukovyöhykkeellä valtatiellä 5 liikennemäärä on 5 200–22 300 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 480–1 870 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Mikkelin kaupungin kohdalla. Kuopio–Helsinki-reitin taukovyöhykkeellä valtatiellä 4 liikennemäärä on 15 600–32 500 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 1 700–2 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Lahden kaupungin kohdalla. (lähde Liikennevirasto)



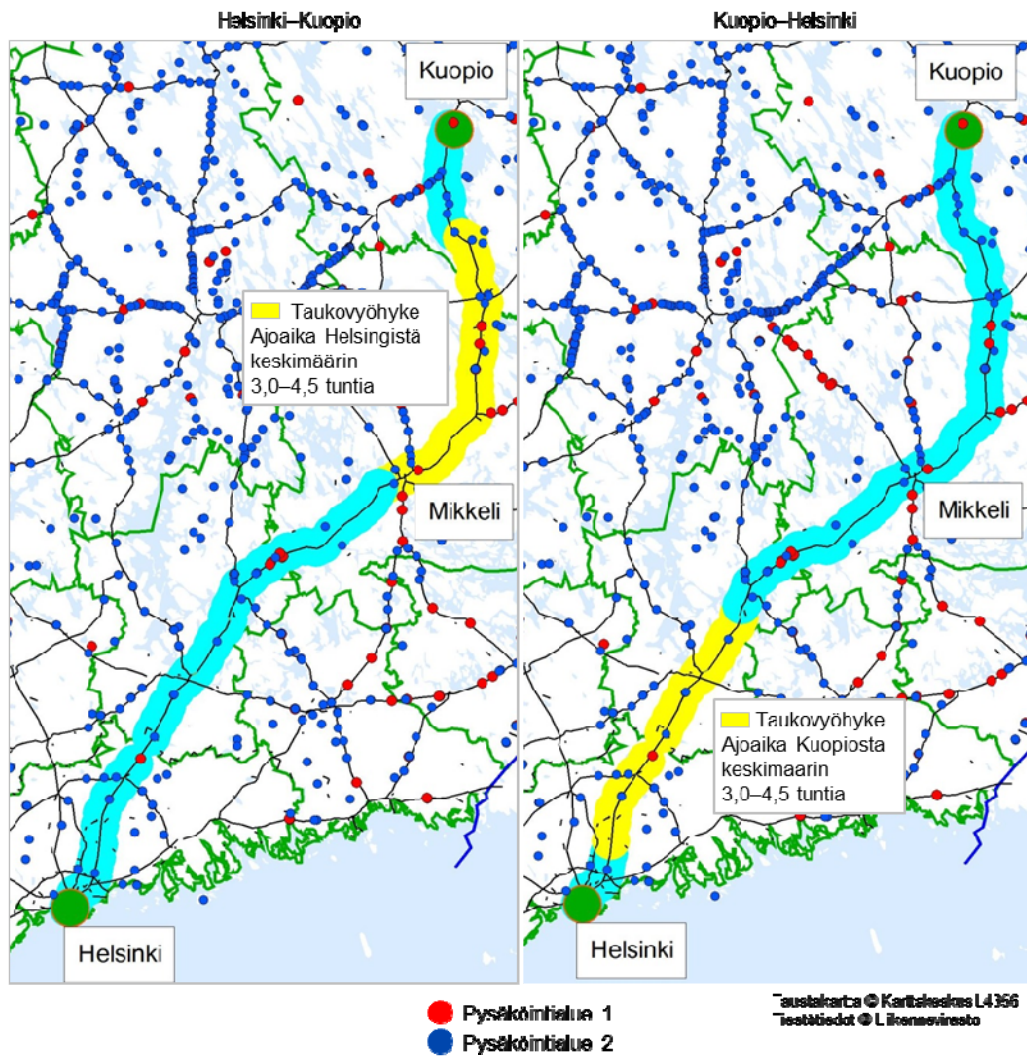
Kuva 25. Helsinki–Kuopio–Helsinki-reitin taukovyöhykkeet ja kaupalliset taukopaikat (taukopaikat lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 26. Helsinki-Kuopio-Helsinki-reitin taukovyöhykkeet ja tankkauspisteet (tankkauspisteet lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 27. Helsinki-Kuopio-Helsinki-reitin taukovyöhykkeet ja levähdysalueet.



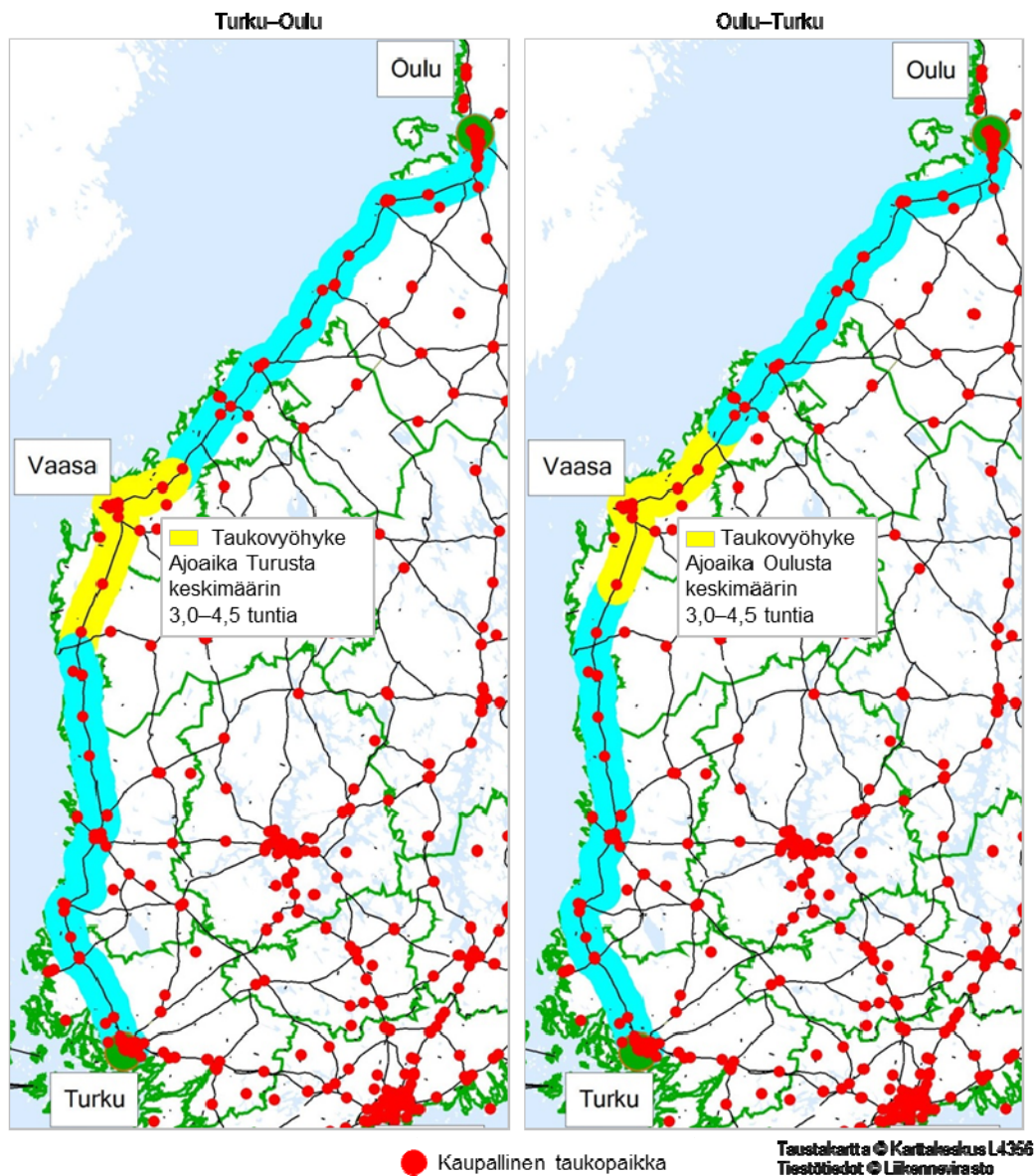
Kuva 28. Helsinki-Kuopio-Helsinki-reitin taukovyöhykkeet ja pysäköintialueet.

5.2.3 Turku–Oulu–Turku-reitti

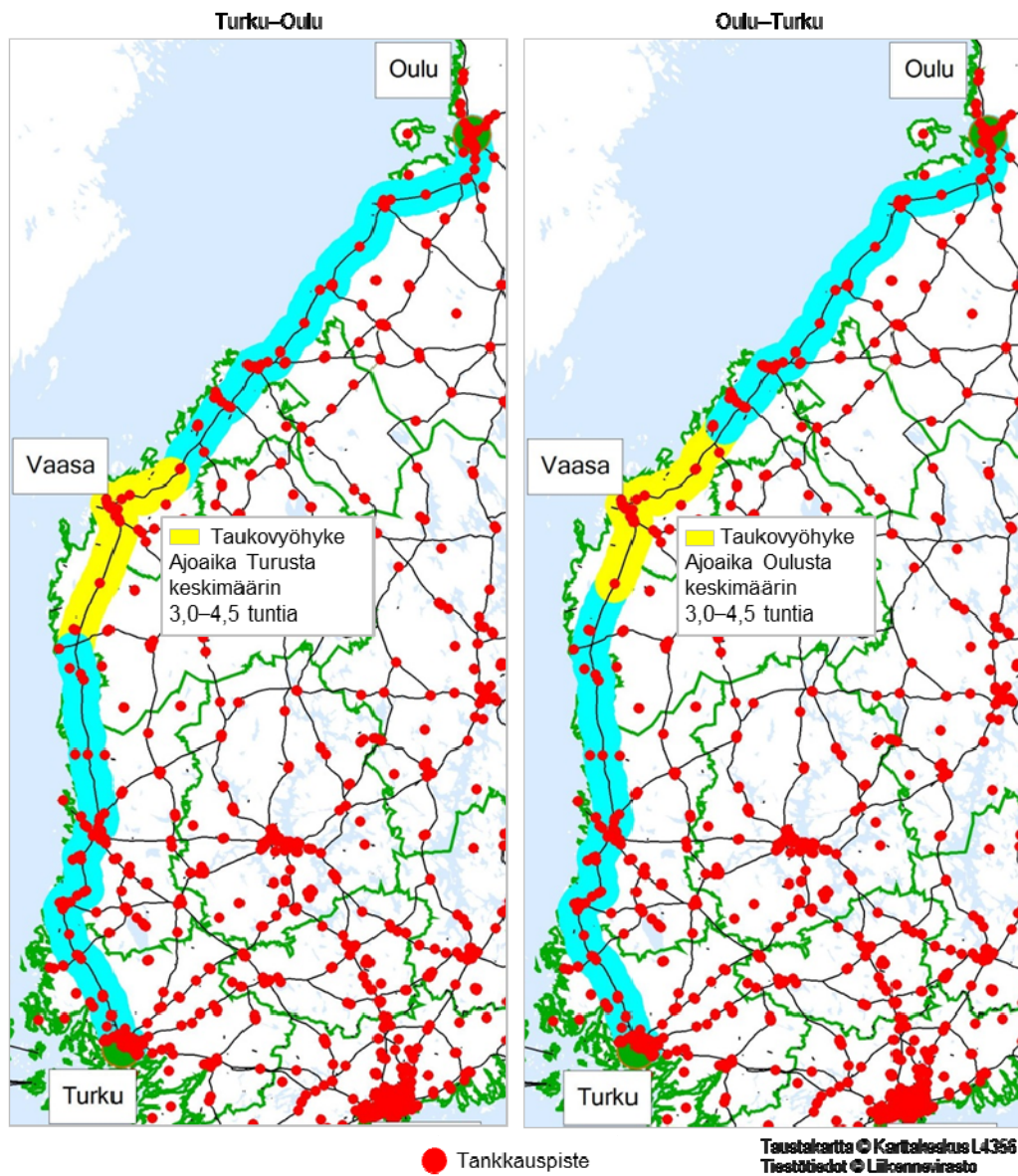
Turku–Oulu–Turku-reitin (valtatie 8–valtatie 4) taukovyöhykkeet sijaitsevat valtatiellä 8 lähes samassa kohdassa sekä Turusta että Oulusta saavuttaessa. Turusta saavuttaessa taukovyöhykkeet sijaitsevat Närpiön sekä Mustasaaren ja Vöyrin kuntien rajan välisellä tieosuudella sekä Oulusta saavuttaessa Uusikaarlepyyn (valtatie 19 liittymä) ja Närpiön Pirttikylän välisellä tieosuudella.

Taukovyöhykkeillä on runsaasti kaikkia muita taukopaikkoja paitsi levähdysalueita, joita taukovyöhykkeillä on vain kolme. (Kuva 29, Kuva 30, Kuva 31 ja Kuva 32)

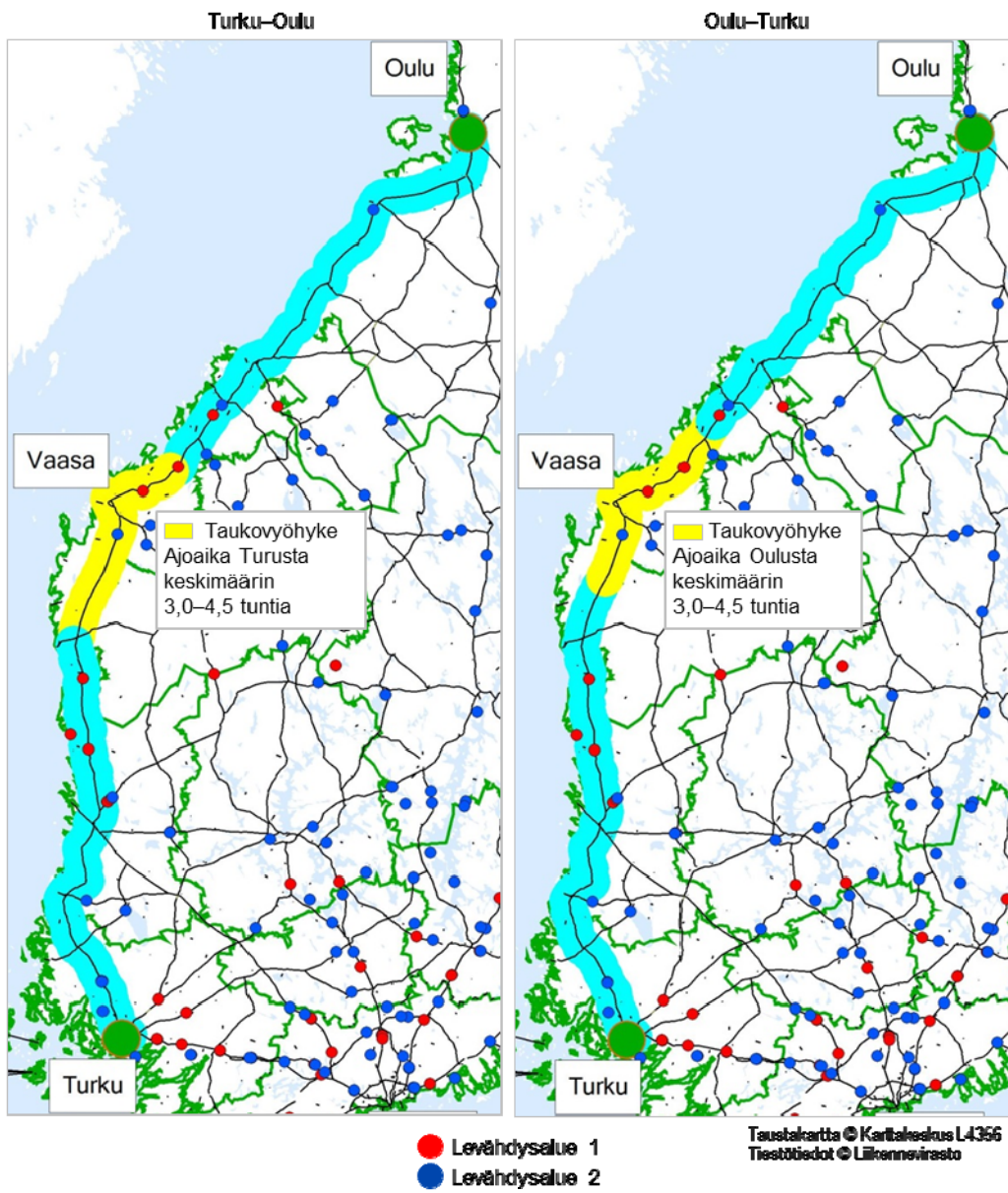
Taukovyöhykkeillä liikennemäärä on 2 500–11 900 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 360–860 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärältään vilkkein tieosuus sijaitsee Vaasan kaupungin kohdalla. (lähde Liikennevirasto)



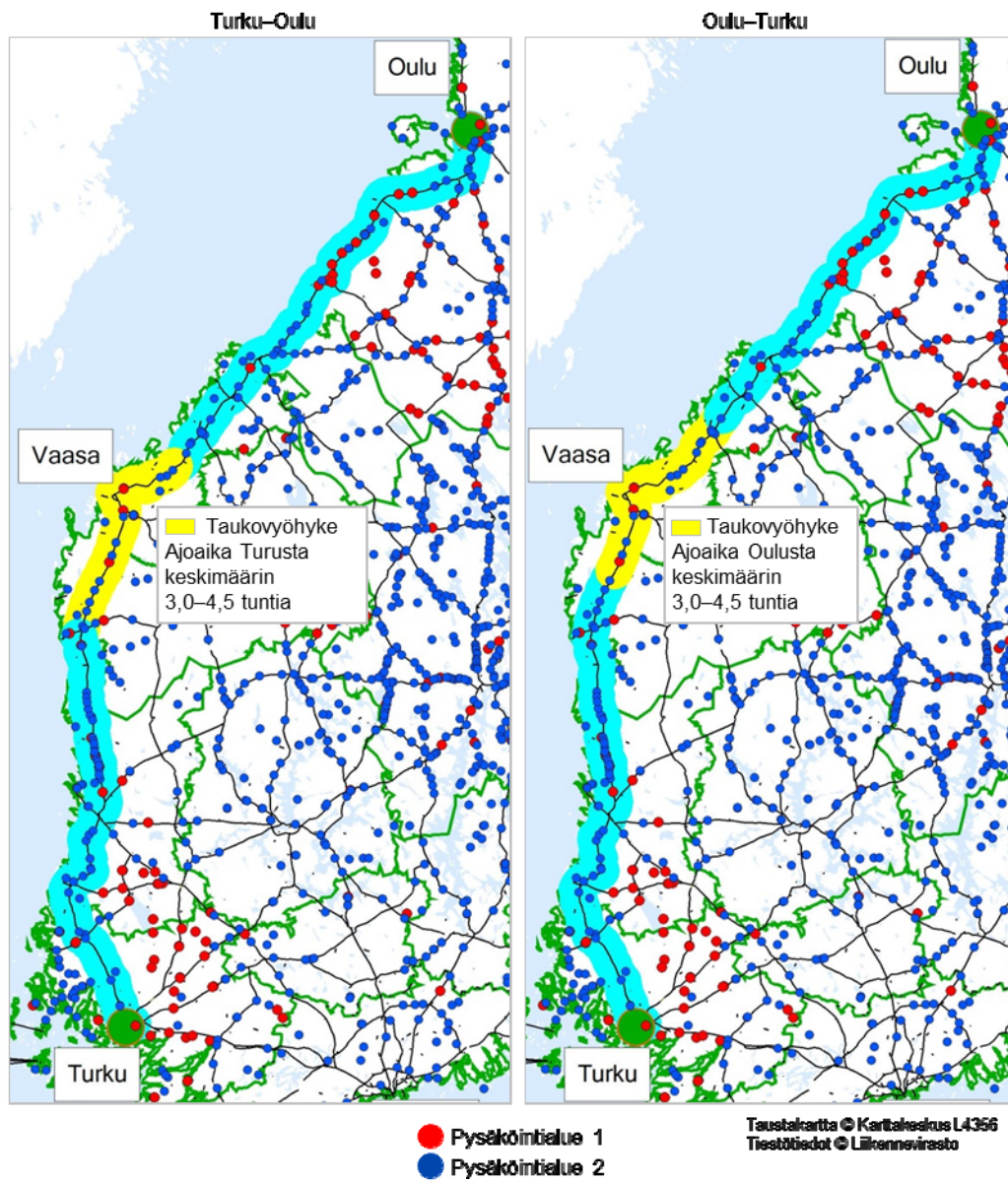
Kuva 29. Turku–Oulu–Turku-reitin taukovyöhykkeet ja kaupalliset taukopaikat (taukopaikat lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 30. Turku–Oulu–Turku-reitin taukovyöhykkeet ja tankkauspiisteet (tankkauspiisteet lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 31. Turku-Oulu-Turku-reitin taukovyöhykkeet ja levähdysalueet.



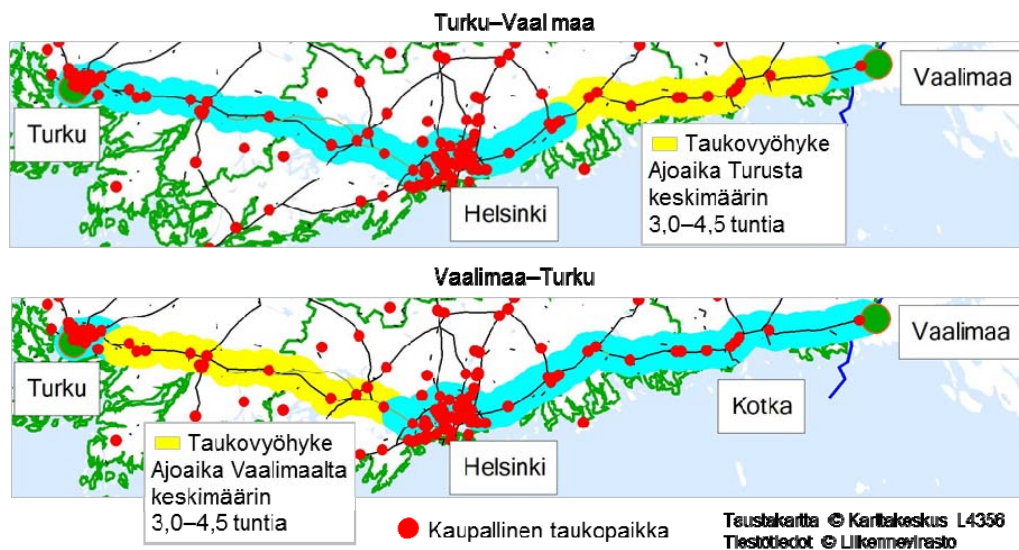
Kuva 32. Turku-Oulu-Turku-reitin taukovyöhykkeet ja pysäköintialueet.

5.2.4 Turku–Vaalimaa–Turku-reitti

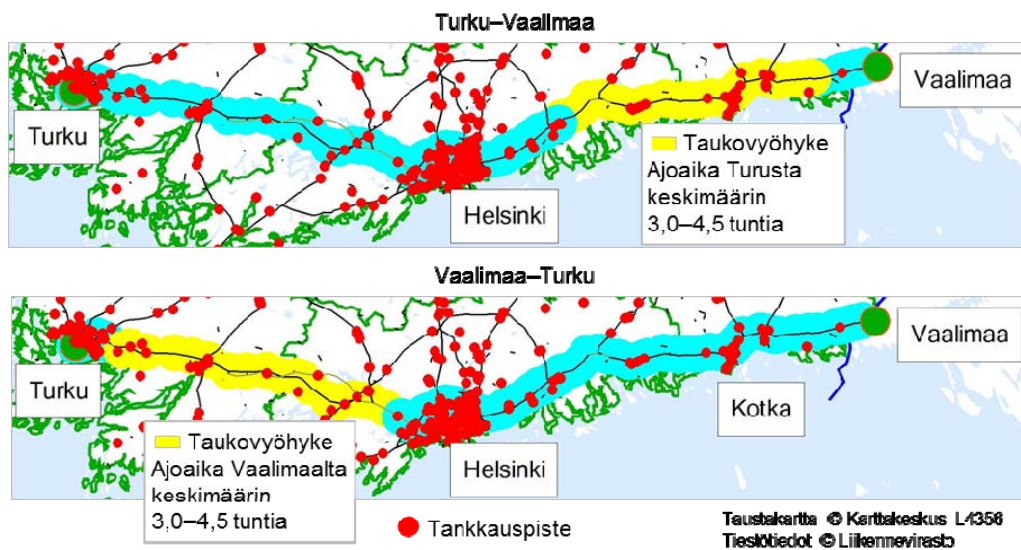
Turku–Vaalimaa–Turku-reitin (valtatie 1–kantatie 50–valtatie 7) taukovyöhykkeet sijaitsevat Turusta saavuttaessa valtatiellä 7 Porvoon ja Loviisan rajan sekä Virolahden Vaahterikonkankaan välisellä tieosuudella sekä Vaalimaalta saavuttaessa valtatiellä 1 Kirkkonummen Veikkolan ja Piikkiön välisellä tieosuudella.

Turku–Vaalimaa-reitin taukovyöhykkeellä on runsaasti kaikkia muita taukopaikkoja paitsi levähdys- ja pysäköintialueita, joita taukovyöhykkeellä on vain muutamia. Vaalimaa–Turku-reitin taukovyöhykkeellä on runsaasti kaikkia taukopaikkoja. (Kuva 33, Kuva 34, Kuva 35 ja Kuva 36)

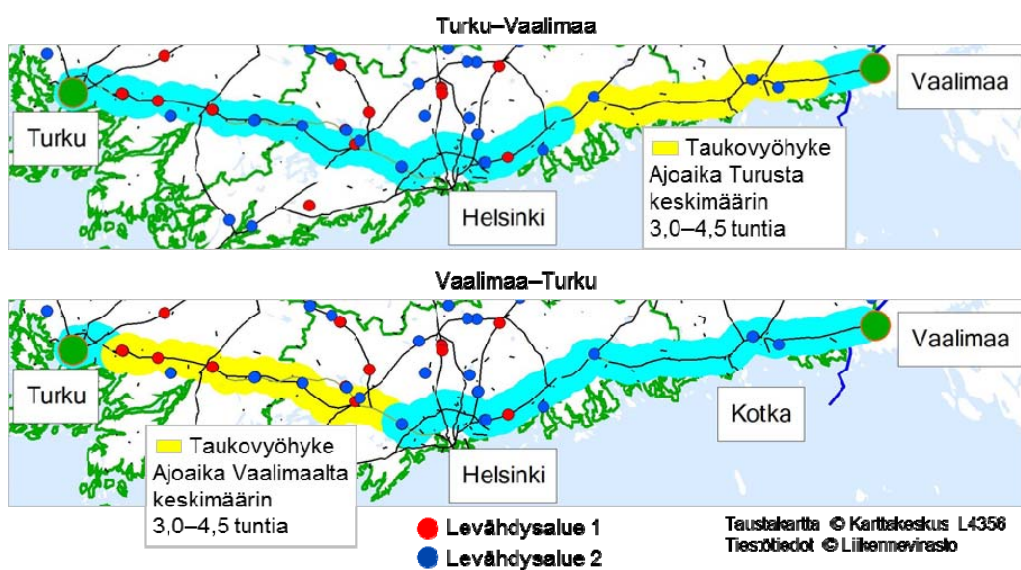
Turku–Vaalimaa-reitin taukovyöhykkeellä valtatiellä 7 liikennemäärä on 4 100–30 600 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 580–2 690 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Kotkan Karhulan kohdalla. **Vaalimaa–Turku-reitin taukovyöhykkeellä valtatiellä 1 liikennemäärä on 11 300–36 700 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 1 370–2 590 ajoneuvoa vuorokaudessa.** Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Kirkkonummen Veikkolan kohdalla. (lähde Liikennevirasto)



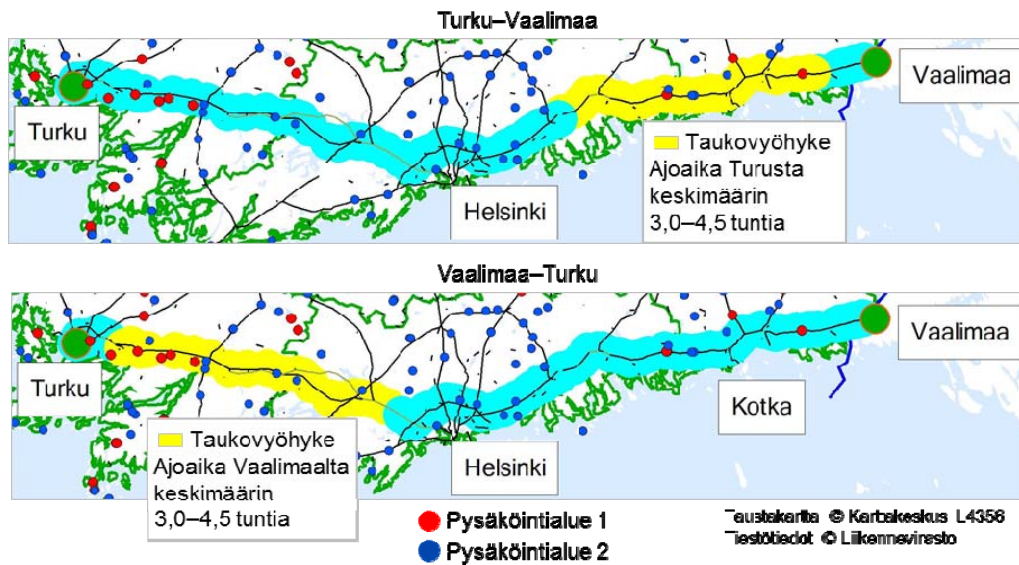
Kuva 33. Turku–Vaalimaa–Turku-reitin taukovyöhykkeet ja kaupalliset taukopaikat (taukopaikat lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 34. Turku-Vaalimaa-Turku-reitin taukovyöhykkeet ja tankkauspaisteet (tankkauspaisteet lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 35. Turku-Vaalimaa-Turku-reitin taukovyöhykkeet ja levähdysalueet.



Kuva 36. Turku–Vaalimaa–Turku-reitin taukovyöhykkeet ja pysäköintialueet.

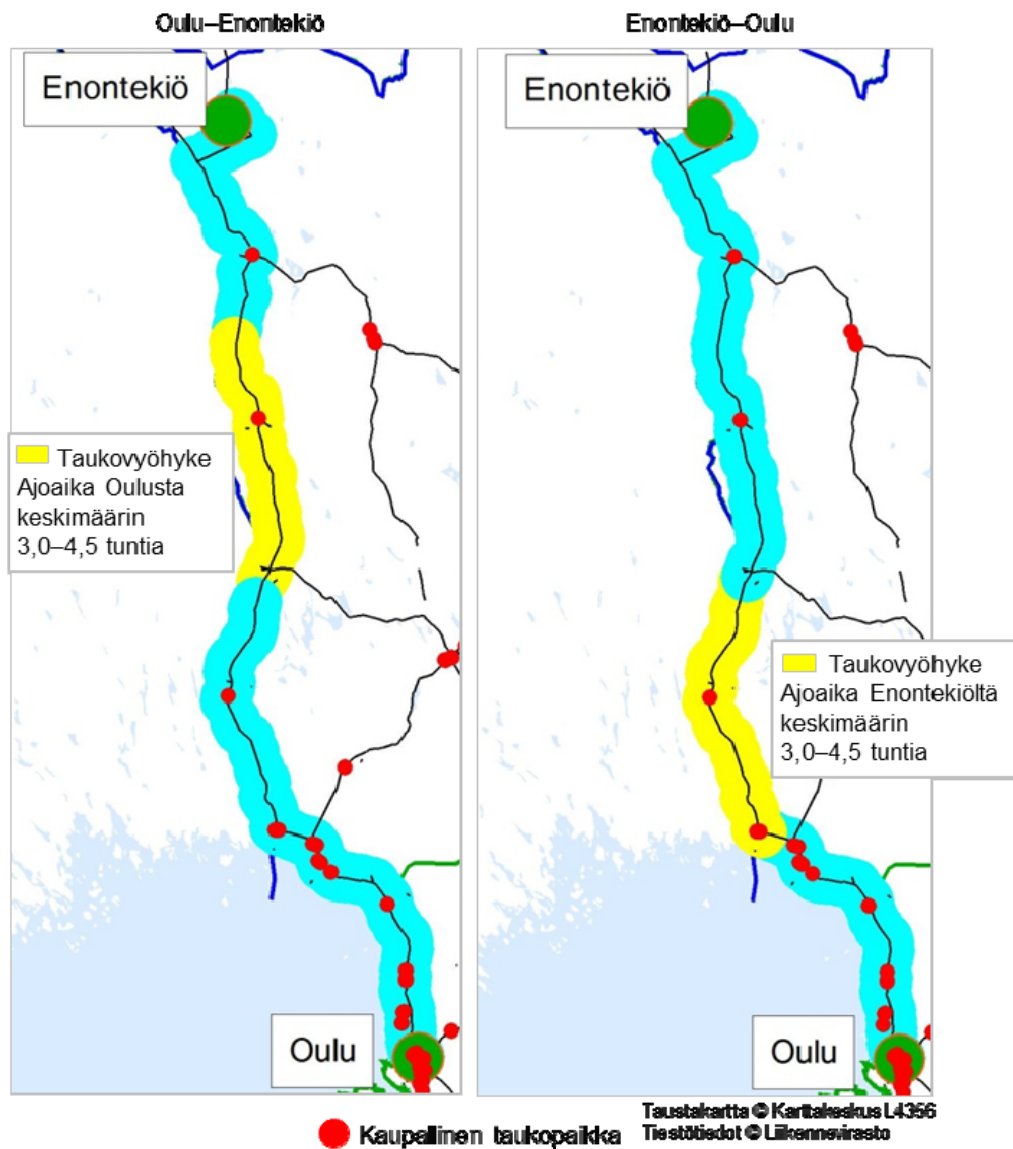
5.2.5 Oulu–Enontekiö–Oulu-reitti

Oulu–Enontekiö–Oulu-reitin (valtatie 4–valtatie 29–valtatie 21) taukovyöhykkeet sijaitsevat Oulusta saavuttaessa valtatiellä 21 Pellon ja Muonion Kangosjoen välisellä tieosuudella sekä Enontekiöltä saavuttaessa valtatiellä 21 Pellon ja Tornion välisellä tieosuudella.

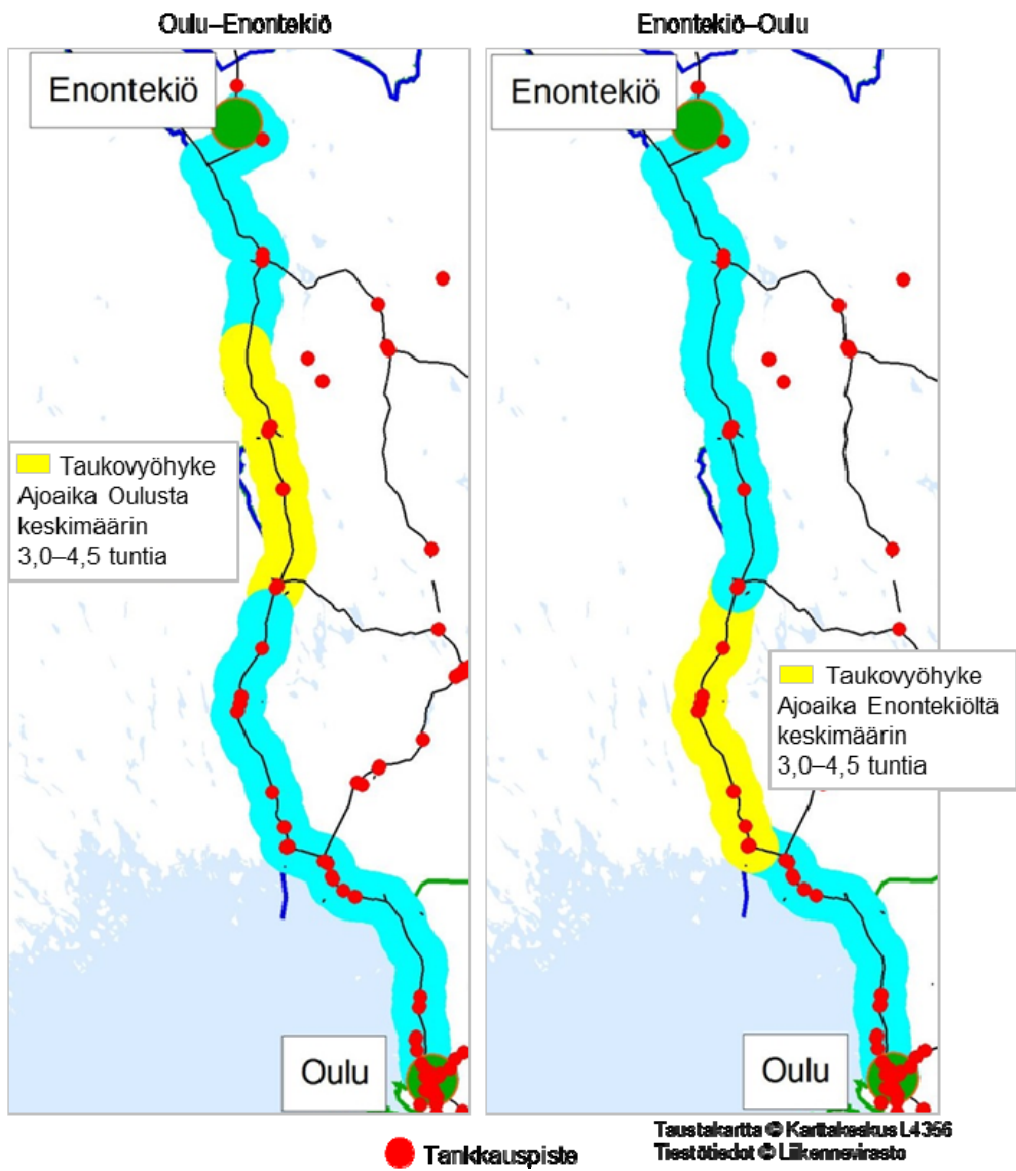
Oulu–Enontekiö-reitin taukovyöhykkeellä kaupallisia taukopaikkoja ja tankkauspisteitä on vain muutama. Taukovyöhykkeellä ei ole lainkaan levähdysalueita, mutta pysäköintialueita on erittäin paljon. (Kuva 37, Kuva 38, Kuva 39 ja Kuva 40)

Enontekiö–Oulu-reitin taukovyöhykkeellä kaupallisia taukopaikkoja ja tankkauspisteitä on muutamia. Levähdysalueita on taukovyöhykkeellä muutamia ja pysäköintialueita erittäin paljon. (Kuva 37, Kuva 38, Kuva 39 ja Kuva 40)

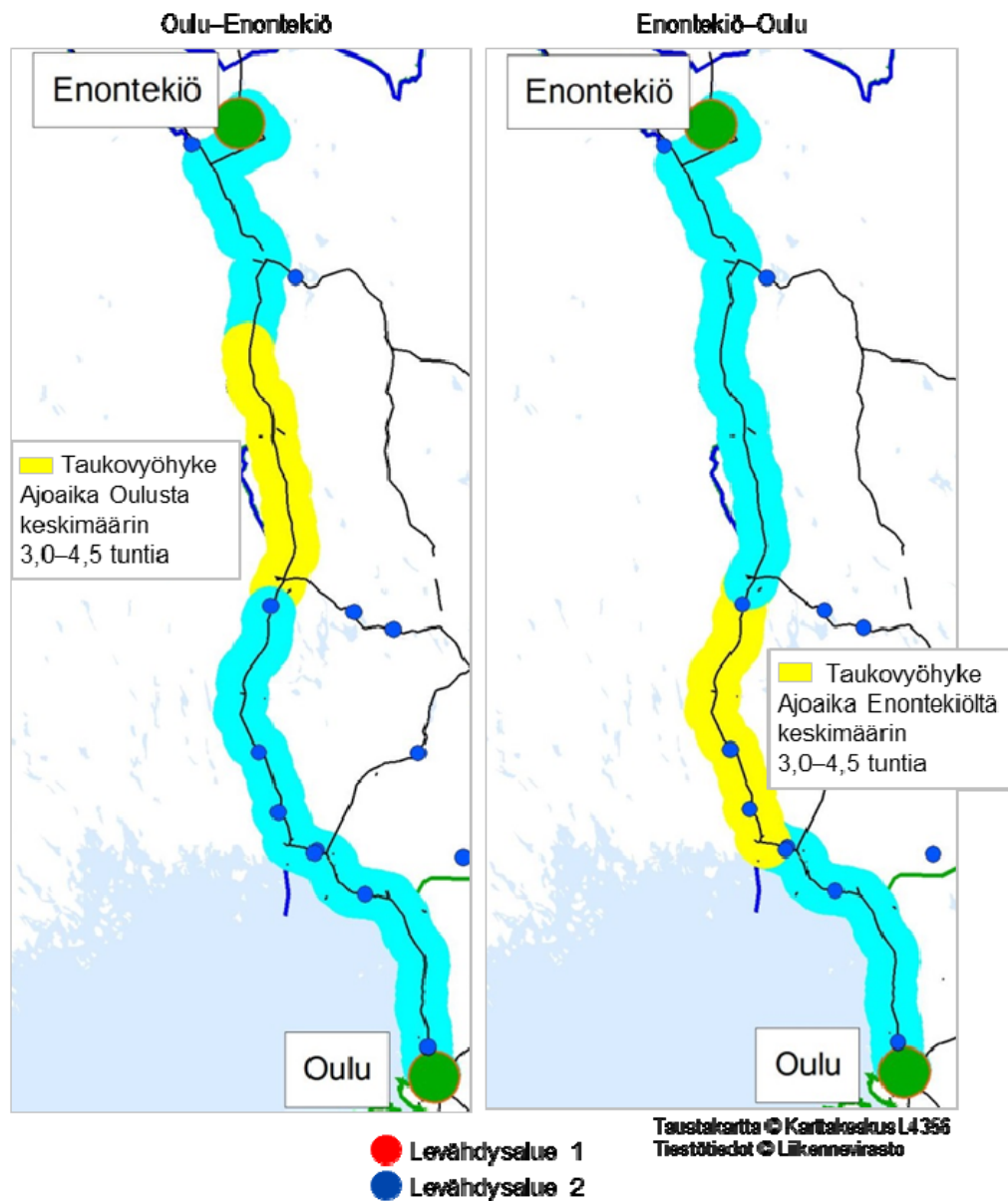
Oulu–Enontekiö-reitin taukovyöhykkeellä liikennemäärä on 500–5 100 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 130–300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Pellon kuntakeskuksen kohdalla. **Enontekiö–Oulu-reitin taukovyöhykkeellä liikennemäärä on 1 300–7 900 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 130–320 ajoneuvoa vuorokaudessa.** Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Tornion kaupungin kohdalla. (lähde Liikennevirasto)



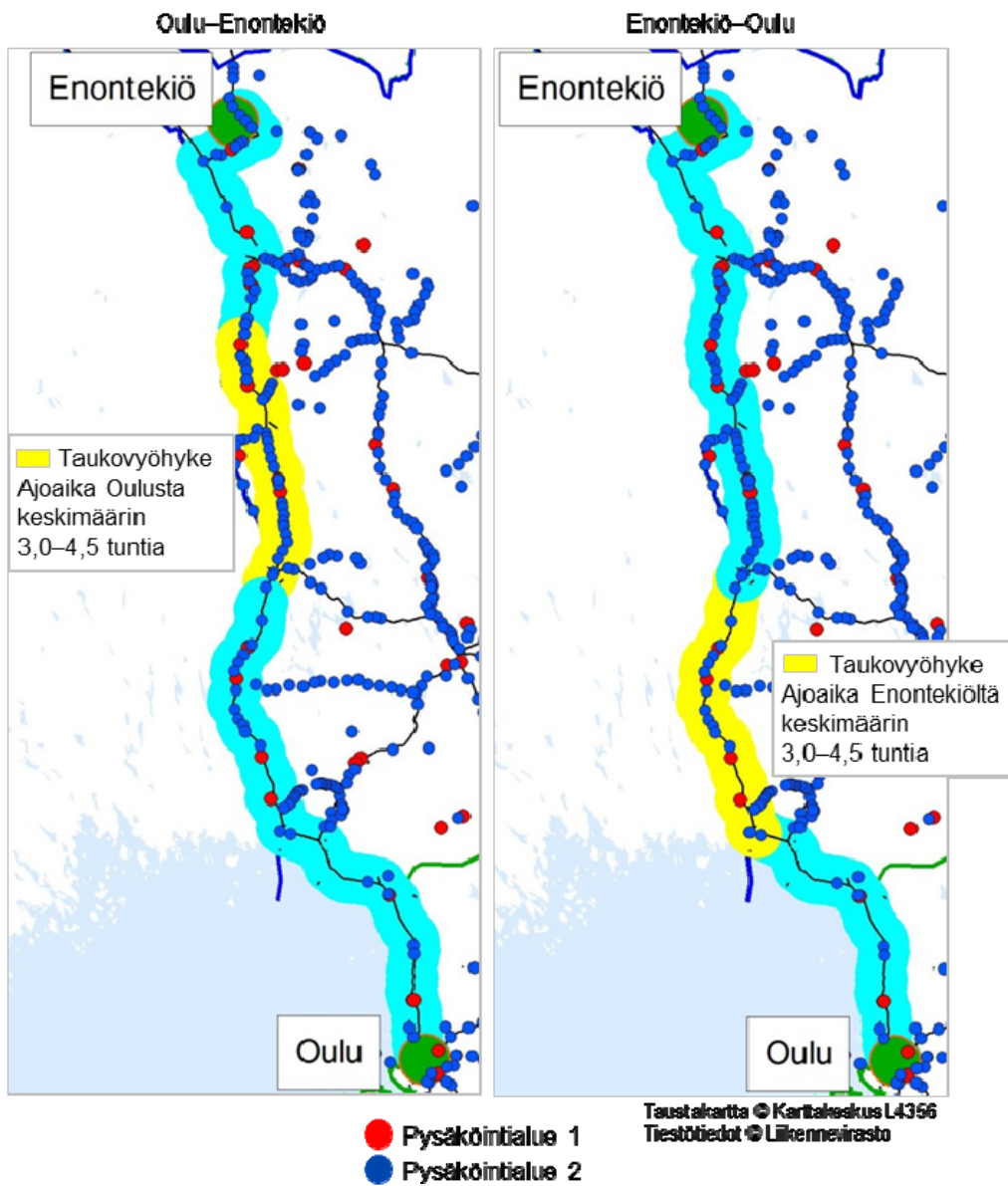
Kuva 37. Oulu-Enontekiö-Oulu-reitin taukovyöhykkeet ja kaupalliset taukopaikat (taukopaikat lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 38. Oulu-Enontekiö-Oulu-reitin taukovyöhykkeet ja tankkauspisteet (tankkauspisteet lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 39. Oulu–Enontekiö–Oulu-reitin taukovyöhykkeet ja levähdysalueet.



Kuva 40. Oulu-Enontekiö-Oulu-reitin taukovyöhykkeet ja pysäköintialueet.

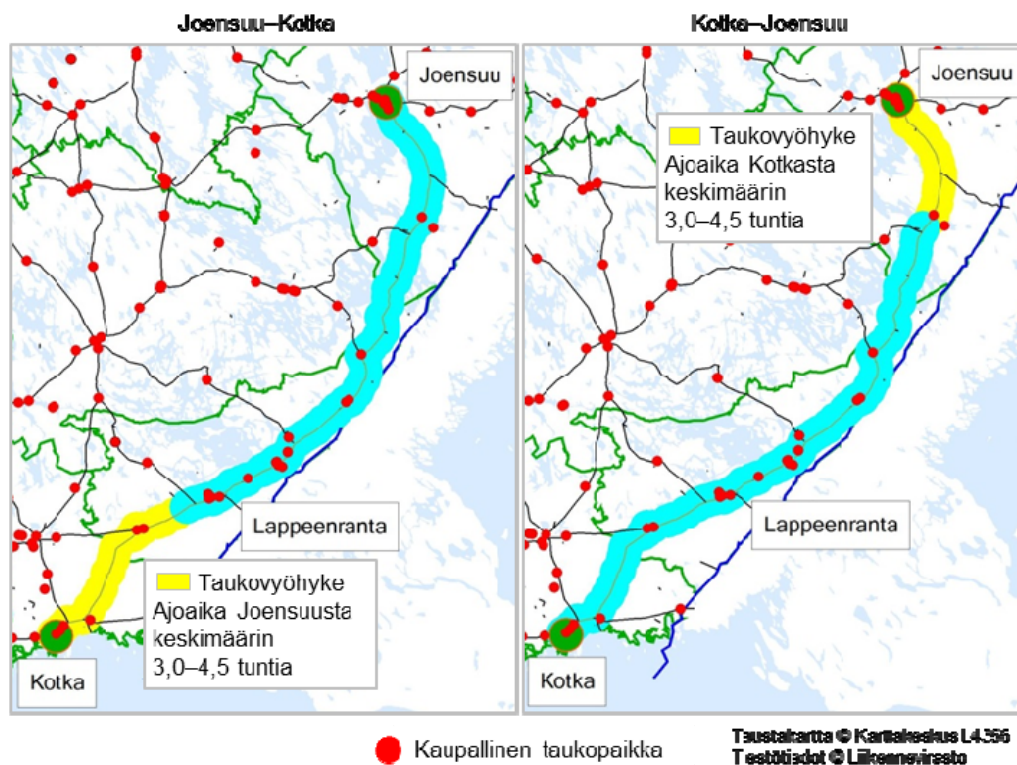
5.2.6 Joensuu–Kotka–Joensuu-reitti

Joensuu–Kotka–Joensuu-reitin (valtatie 6–valtatie 26–valtatie 7–valtatie15) taukovyöhykkeet sijaitsevat Joensuusta saavuttaessa valtateillä 6, 26, 7 ja 15 Lappeenrannan kaupungin ja Luumäen kunnan rajan sekä Kotkan välisellä tieosuudella sekä Kotkasta saavuttaessa valtatiellä 6 Kiteen Tolosenmäen ja Joensuun välisellä tieosuudella.

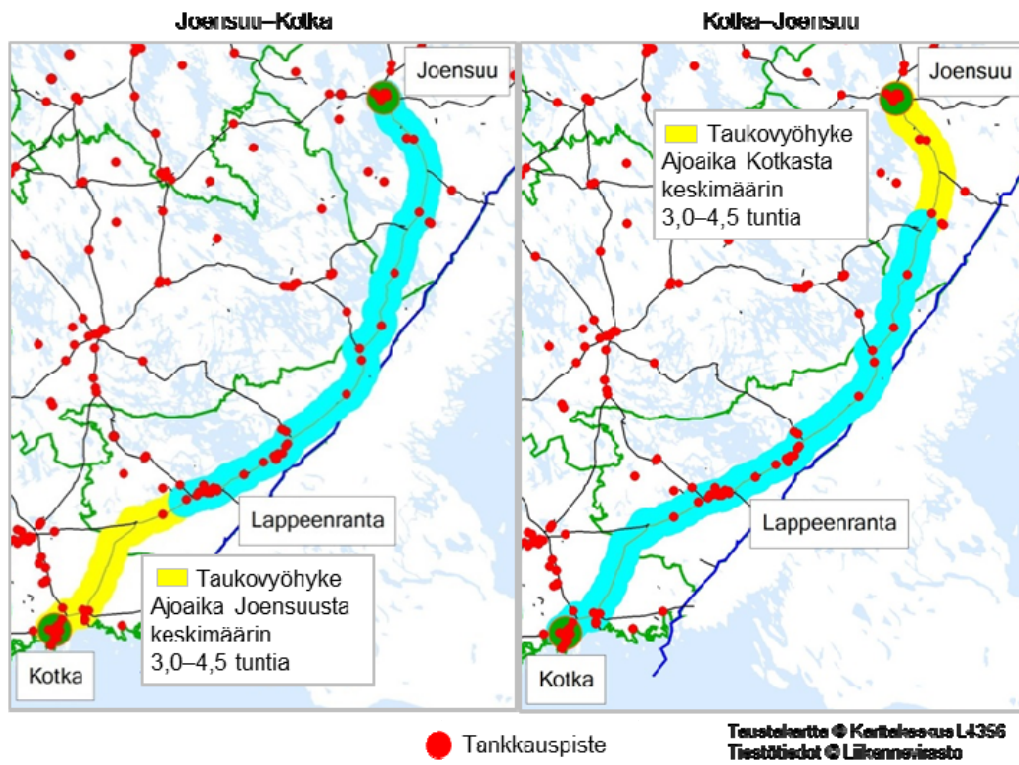
Joensuu–Kotka-reitin kaupalliset taukopaikat ja tankkauspisteet sijaitsevat taukovyöhykkeen päissä eikä niitä ole valtatie 26 osuudella lainkaan. Levähdysalueita taukovyöhykkeellä on vain yksi, mutta pysäköintialueita on runsaasti. (Kuva 41, Kuva 42, Kuva 43 ja Kuva 44)

Kotka–Joensuu-reitin taukovyöhykkeellä kaupalliset taukopaikat sijaitsevat taukovyöhykkeen päissä. Tankkauspisteitä on taukovyöhykkeen päissä sijaitsevien tankkauspisteiden lisäksi vain kaksi. Levähdys- ja pysäköintialueita taukovyöhykkeellä on vain muutamia. (Kuva 41, Kuva 42, Kuva 43 ja Kuva 44)

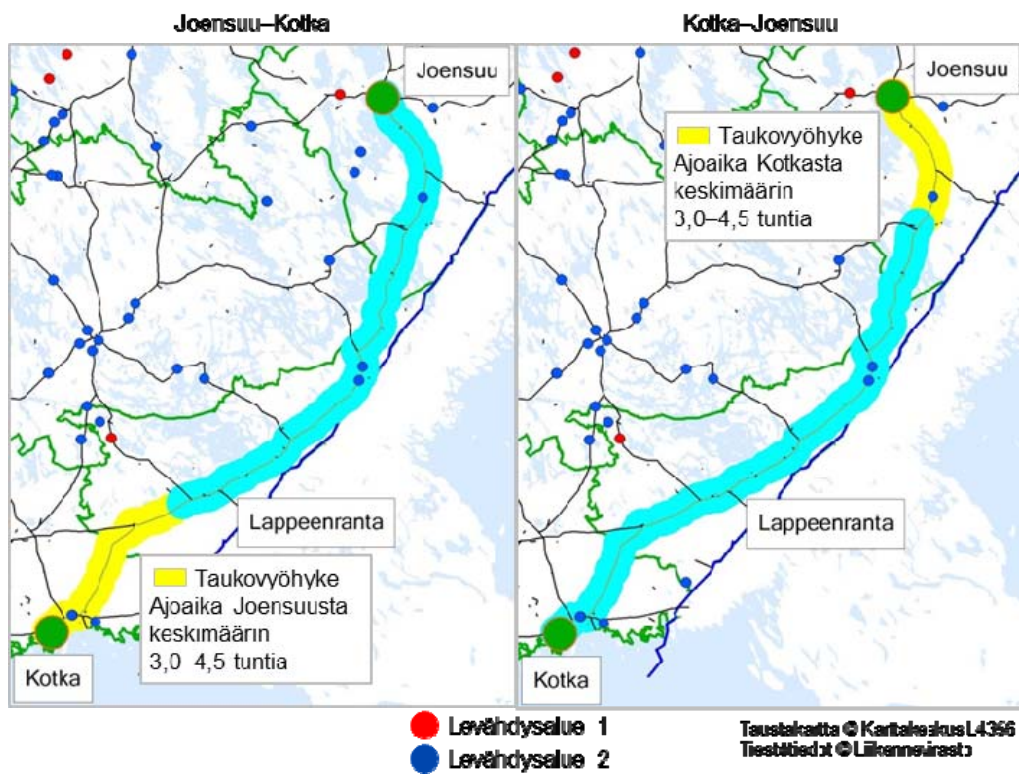
Joensuu–Kotka-reitin taukovyöhykkeellä liikennemäärä on 2 700–25 200 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 220–1 420 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Joensuun kaupungin kohdalla. **Kotka–Joensuu-reitin taukovyöhykkeellä liikennemäärä on 1 300–30 600 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 420–2 690 ajoneuvoa vuorokaudessa.** Liikennemäärältään vilkkain tieosuus sijaitsee Kotkan Karhulan kohdalla. (lähde Liikennevirasto)



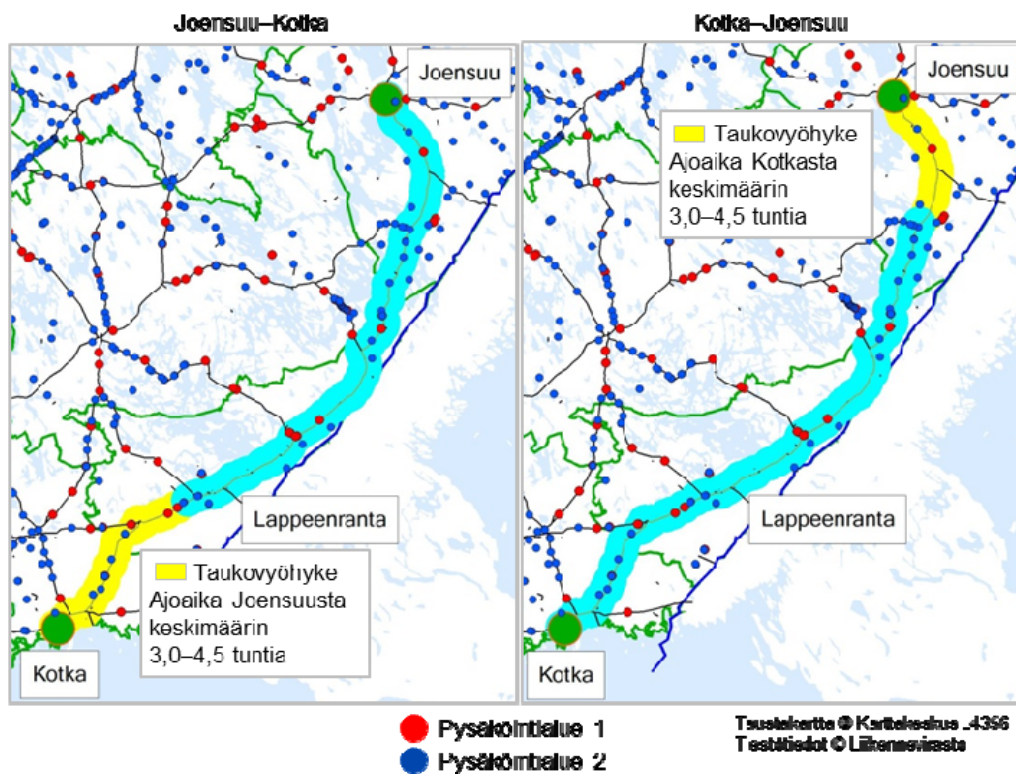
Kuva 41. Joensuu–Kotka–Joensuu-reitin taukovyöhykkeet ja kaupalliset taukopaikat (taukopaikat lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 42. Joensuu-Kotka-Joensuu-reitin taukovyöhykkeet ja tankkauspisteet (tankkauspisteet lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 43. Joensuu-Kotka-Joensuu-reitin taukovyöhykkeet ja levähdysalueet.



Kuva 44. Joensuu-Kotka-Joensuu-reitin taukovyöhykkeet ja pysäköintialueet.

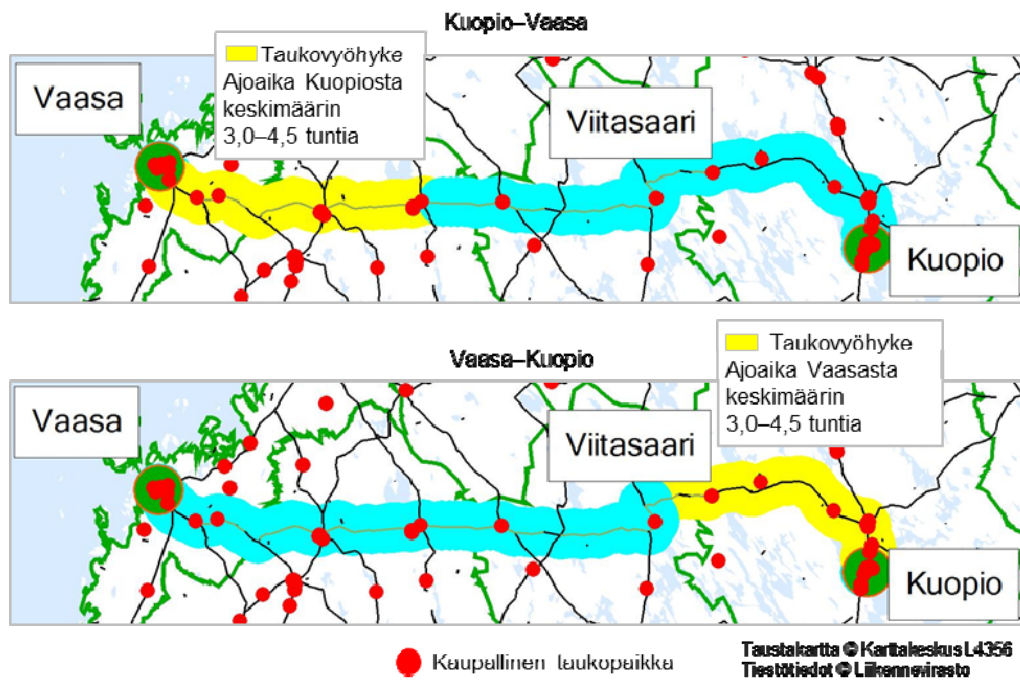
5.2.7 Kuopio-Vaasa-Kuopio-reitti

Kuopio-Vaasa-Kuopio-reitin (valtatie 5-kantatie 77-valtatie 4-valtatie 13-valtatie 16-valtatie 18-valtatie 3) taukovyöhykkeet sijaitsevat Kuopiosta saavuttaessa valtateillä 16 ja 18 Alajärven Hoiskon (kantatien 68 liittymä) ja Vaasan välisellä tieosuudella sekä Vaasasta saavuttaessa kantatiellä 77 ja valtatiellä 5 Viitasaaren Kärnän ja Kuopion välisellä tieosuudella.

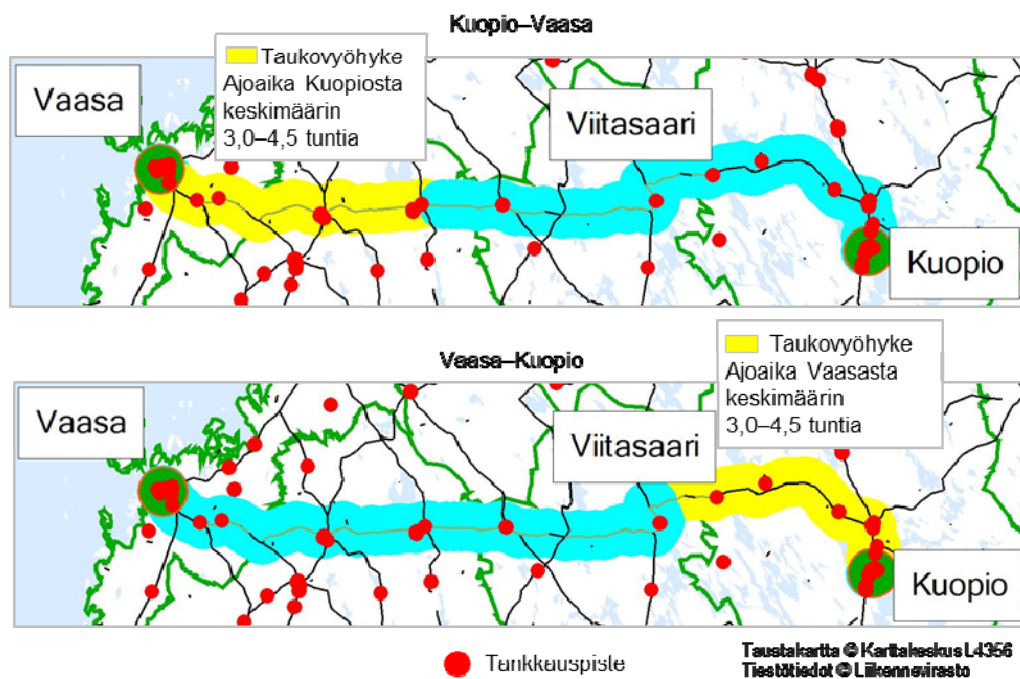
Kuopio-Vaasa-reitin taukovyöhykkeen kaupalliset taukopaikat ja tankkauspisteet sijaitsevat pääasiassa Vaasassa sekä pääteiden liittymien läheisyydessä. Vaasaa lukuun ottamatta kaupallisia taukopaikkoja ja tankkauspisteitä on taukovyöhykkeellä kuusi. Levähdysalueita taukovyöhykkeellä on vain muutamia, mutta pysäköintialueita on runsaasti. (Kuva 45, Kuva 46, Kuva 47 ja Kuva 48)

Vaasa-Kuopio-reitin taukovyöhykkeellä kaupalliset taukopaikat ja tankkauspisteet sijaitsevat pääasiassa Kuopiossa. Levähdysalueita taukovyöhykkeellä on vain kolme, mutta pysäköintialueita on runsaasti. (Kuva 45, Kuva 46, Kuva 47 ja Kuva 48)

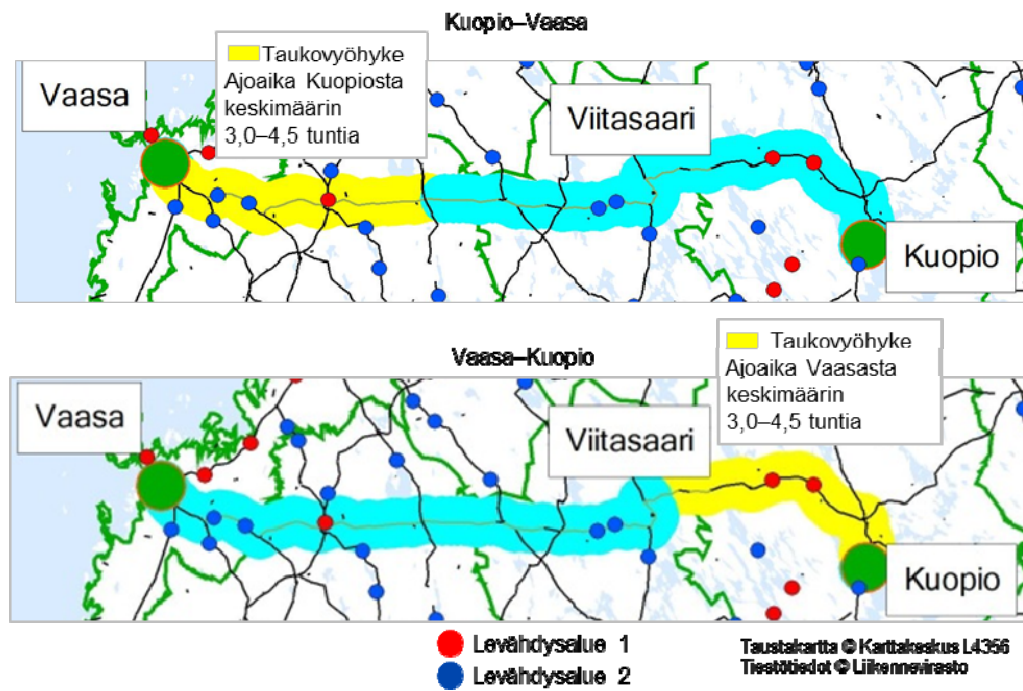
Kuopio-Vaasa-reitin taukovyöhykkeellä liikennemäärä on 1 600–17 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 30–110 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärältään vilkkaain tieosuus sijaitsee valtatiellä 18 Vaasan kaupungin kohdalla. **Vaasa-Kuopio-reitin taukovyöhykkeellä liikennemäärä on 900–31 400 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen määrä 120–2 240 ajoneuvoa vuorokaudessa.** Liikennemäärältään vilkkaain tieosuus sijaitsee Kuopion kohdalla. (lähde Liikennevirasto)



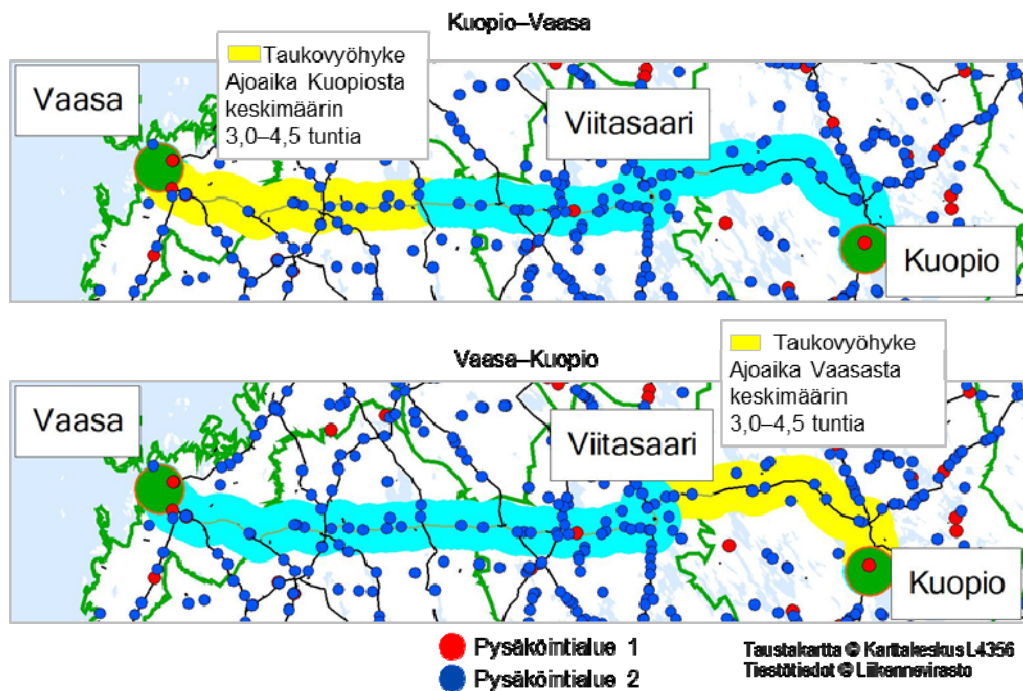
Kuva 45. Kuopio-Vaasa-Kuopio-reitin taukovyöhykkeet ja kaupalliset taukopaikat (taukopaikat lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 46. Kuopio-Vaasa-Kuopio-reitin taukovyöhykkeet ja tankkauspisteet (tankkauspisteet lähde liikenne- ja huoltoasemaketjut).



Kuva 47. Kuopio-Vaasa-Kuopio-reitin taukovyöhykkeet ja levähdysalueet.



Kuva 48. Kuopio-Vaasa-Kuopio-reitin taukovyöhykkeet ja pysäköintialueet.

6 Kuljetusyritysten haastattelut taukopaikoista

Tutkimuksessa haastateltiin tavaraliikenteessä toimivien kuljetusyritysten edustajia taukopaikkojen nykytilasta ja kehittämistarpeista. Vastauksia saatiin viideltä yritykseltä, joiden joukossa olivat kuljetusalan suuret yritykset. Lisäksi haastattelukysymyksiin saatiin kirjallisia vastauksia kuljetusalan järjestöjen kautta.

Haastateltavat henkilöt toimivat yrityksissä pääsääntöisesti keskijohdossa. Haastattelut tehtiin puhelimitse. Yksi yritys vastasi kysymyksiin kirjallisesti.

Haastateltavat yritykset toimivat elintarvikkeiden, kappaletavaran, nesteiden, postin, puunjalostusteollisuuden tuotteiden, raakapuun, rakennustuotteiden ja teräksen kuljetuksissa.

Haastatteluissa vastaajilta kysyttiin esimerkkejä yrityksen käyttämistä pääkuljetusreiteistä taukopaikkoineen ja reittien taukopaikkojen kehittämistarpeita, sitä kuinka usein yritykset olivat joutuneet rikosten kohteeksi sekä yleisiä taukopaikkojen kehittämistarpeita.

6.1 Taukopaikkoihin liittyvät yleiset vaatimukset

Käytettävät taukopaikat

Kuljetusyritykset käyttivät logistiselta sijainniltaan sopivia ja palvelutasoltaan korkeatasoisia liikenneasemia varsinaisina taukopaikkoina. Linjaliikenteessä taukoja pidettiin myös kuljetusliikkeiden terminaaleissa kuorman lastauksen ja purun yhteydessä.

Maanteiden varsilla sijaitsevia pysäköintipaikkoja ja levähdysalueita kuljetusyritykset käyttivät lyhyisiin pysähdyksiin kuorman tarkistuksia (esimerkiksi lastin kiinnitysten tarkistaminen ja kiristäminen) varten.

Taukopaikan sijainti

Vastaajien mukaan taukopaikan logistinen sijainti tulisi määrittää ajo- ja lepoaikojen kautta. Satamien läheisyydessä tulisi olla kunnolliset taukopaikat. Pääkaupunkiseudulla (Kehä III:n varrella ja sisäpuolella) ei ole riittävästi paikkoja ajoneuvojen välikuormaukseen ja perävaunujen tilapäiseen pysäköintiin.

Vastaajien mukaan taukopaikan tulisi sijaita tasamaalla ja pääsy taukopaikalle ja sieltä poistuminen tulisi olla helppoja. Kiihdytys- ja sisäänajokaistat helpottaisivat taukopaikalle pääsyä ja sieltä poistumista. Myös maanteiden varrella sijaitsevien pysäköintipaikkojen ja levähdysalueiden tulisi sijaita tasamaalla.

Pysäköintialue

Vastaajien mukaan taukopaikkojen pysäköintialueilla tulisi olla riittävästi tilaa ajoneuvon kääntämiseen, pysäköintiin (myös perävaunut ja nosturit) sekä kuormatilojen ja perävaunujen vaihtamiseen autojen välillä. Korkeammat (4,4 m) ja painavammat (68 ja 76 t) yhdistelmäajoneuvot ovat jo käytössä osalla kuljetusyrittäjistä, joten ne pitäisi ottaa huomioon taukopaikkojen pysäköintialueiden mitoituksessa (ajoneuvojen akselistojen määrä ja kääntyvyys sekä pysäköintialueen rakenteiden kantavuus). Pysäköintialueella tulisi olla selkeät merkinnät ja vaarallisten aineiden kuljetuksille voisi olla omat pysäköintipaikat. Rikollisuuden ehkäisemiseksi alueella tulisi olla ainakin hyvä valaistus ja lisäksi ehkä myös aita ja vartiointi.

Palvelut

Taukopaikoilla tulisi vastaajien mukaan olla riittävät palvelut. Kuljettajalle tärkeimmät palvelut ovat ruokapalvelut, wc ja suihku. Lisäksi vastauksissa nousi esiin kaupan palvelut ja liikuntapalvelut (esimerkiksi kuntosali). Ajoneuvon liittyvistä palveluista taukopaikalla tulisi olla mahdollisuus ajoneuvon tankkaamiseen ja muiden nesteiden täyttöön.

Talvihoito

Taukopaikat tulisi vastaajien mukaan olla hyvin aurattuja ja hiekoitettuja (tai muu liukaudentorjunta) ympäri vuorokauden. Myös poikittaisyhteyksien pysäköintialueet, joita käytetään pakollisiin kuorman tarkistuksiin ja myös lepopaikkoina. Erityisesti raakapuun kuljettajat tarvitsevat talvihoitettuja pysäköintialueita myös alemmalla tieverkolla ja poikittaisyhteyksillä.

Rikollisuus

Yleisesti vastaajat eivät kokeneet rikollisuutta suureksi ongelmaksi. Vastaajien ajoneuvoille oli tapahtunut joitakin polttoainevarkauksia. Joidenkin vastaajien mukaan ulkomaalaiset autot pysäköintipaikoilla aiheuttavat turvattomuutta. Erityisesti ulkomaalaiset kuljetusalan asiakkaat ovat alkaneet vaatia vartioituja taukopaikkoja tavaroidensa kuljetuksissa, kun lastina on arvotavaraa.

6.2 Esimerkkikuljetusreitit taukopaikkoineen

Kuljetusyritysten haastatteluista saatiin tuloksena yhteensä kymmenen esimerkkireittiä taukopaikkoineen (Taulukko 1 ja Kuva 49). Lisäksi tuloksena saatiin yhden raakapuuta kuljettavan yrityksen esimerkkireitit puun hankinta-alueelta puunjalostuslaitoksiin taukopaikkoineen (Kuva 50). Esimerkkireiteillä kuljetusyritysten ajoneuvot liikkuvat päätieverkolla lukuun ottamatta raakapuu kuljetuksia, jotka liikkuvat myös alemmalla tieverkolla.

Runkokuljetusten esimerkkireitit

Runkokuljetuksia ajavien kuljetusyritysten käyttämissä yksittäisissä taukopaikoista suurimmassa osassa ei ollut ongelmia. Lähtökohtaisesti kuljetusyritykset pyrkivätkin käyttämään taukopaikkoina ongelmattomia taukopaikkoja. Niissä taukopaikoissa, joissa esiintyi ongelmia, ongelmat liittyivät mäkisyyteen ja ahtauteen. Pääkaupunkiseudulla ongelmana on Kehä III:n (kantatie 50) varrella ajoneuvojen välikuormauspaikkojen puute ja Kehä III:n sisäpuolella taukopaikkojen puuttuminen yleisesti. (Taulukko 1)

Kuljetusyritykset käyttivät taukopaikkoina pääasiassa liikenneasemia, joilla on hyvät palvelut, saavutettavuus ja pysäköintipaikat sekä kuljetusyritysten omia terminaaleja. Esimerkiksi Helsinki–Kuusamo-reitillä kuljettajat pitivät osan ajo- ja lepoaikalainsäädännön vaatimista tauoista kuljetusyritysten omissa terminaaleissa samalla kun ajoneuvon kuorma purettiin ja lastattiin. Linjaliikenteen runkokuljetuksissa kuljettajat yöpyivät pääsääntöisesti kotona tai kuljetusliikkeiden terminaaleissa.

Taukopaikoiksi ovat vakiintuneet paikat, jotka ovat ajo- ja lepoaikalainsäädännön vaatimien taukojen kannalta sopivissa paikoissa. Kuljetusyritykset pyrkivät käyttämään sallitun ajoajan kokonaan ennen taukoa, jotta seuraavakin ajojakso voidaan hyödyntää kokonaan. Esimerkiksi Helsinki–Oulu-reitillä Äänekosken Hirvaskankaalle ehtii ajamaan sekä Helsingistä että Oulusta juuri alle 4,5 tunnin, jolloin kuljettajan on viimeistään pidettävä lakisääteinen tauko ajamisessa.

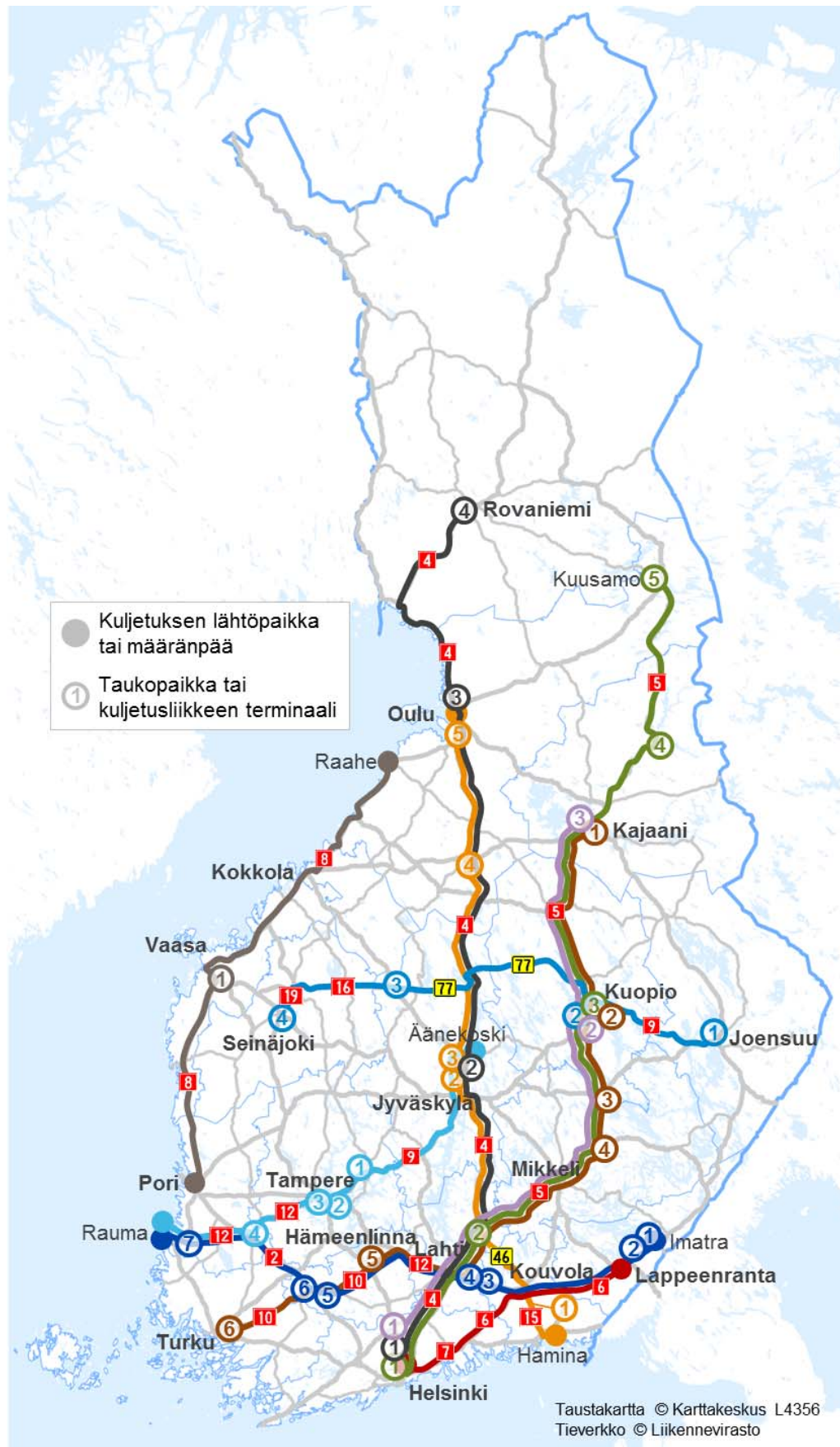
Esimerkki Helsinki–Oulu–Rovaniemi-reitin runkokuljetuksesta:

- Helsingistä kuljetusliikkeen terminaalista lähtee auto Äänekoskelle (matka n. 300 km ja ajoaika n. 4 h 15 min).
- Samanaikaisesti kuljetusliikkeen terminaalista Oulusta lähtee auto Äänekoskelle (n. 310 km, n. 4 h 25 min).
- Kuljettajat kohtaavat taukopaikalla Äänekosken Hirvaskankaalla, pitävät lakisääteiset tautot ja vaihtavat autot, autojen kuormatilat ja/tai perävaunut ja palaavat Helsinkiin ja Ouluun saman työvuoron aikana.
- Rovaniemeltä kuljetusliikkeen terminaalista lähtee auto Ouluun (n. 220 km, n. 3 h 10 min).
- Kun Äänekoskelta tuleva auto saapuu kuljetusliikkeen terminaaliin Ouluun, kuljettajat vaihtavat kuormatilat ja/tai perävaunut ja Rovaniemeltä saapunut auto palaa takaisin kuljetusliikkeen terminaaliin Rovaniemelle saman työvuoron aikana. Tässä yhteydessä Rovaniemeltä saapuneen auton kuljettaja pitää lakisääteisen tauon.

Taulukko 1. Haastateltujen yritysten esimerkkireitit, taukopaikat ja taukopaikkojen ongelmat. Taulukko liittyy seuraavan sivun kuvaan (Kuva 49).

Reitti	Pituus	Arvioitu ajoaika*	Kuljetettu tavaralaji	Reitillä käytetyt taukopaikat	Reitin taukopaikkojen ongelmat
Äänekoski–Rauma vt 9 – vt 12	340 km	4 h 51 min	Metsäteollisuuden tuotteet	① ABC Oritupa Orivesi ② ABC Lahdesjärvi Tampere ③ ABC Pirkkala Tampere ④ ABC Huittinen	Ahdas Ahdas
Lappeenranta– pääkaupunkiseutu vt 6 – vt 7	225 km	3 h 13 min	Rakennusteollisuuden tuotteet		Pääkaupunkiseudulla ei ole Kehä III:n (kt 50) varrella riittävästi paikkoja, joissa ajoneuvoa voisi välikuomata tai jättää perävaunun. Kehä III:n sisällä ei ole riittävästi taukopaikkoja.
Raahe–Pori vt 8	435 km	6 h 12 min	Terästeollisuuden tuotteet	① ABC Vaasa	
Imatra–Rauma vt 6 – vt 12 – vt 10 – vt 2 – vt 12	445 km	6 h 21 min	Nesteet	① Neste Korvenkangas Imatra ② ABC Imatra ③ Neste Iitti ④ Neste Nastola ⑤ Neste Forssa ⑥ ABC Forssa ⑦ ABC Rauma	Ylämäki pihasta poistuttaessa ja vt 12:lla Lahden suuntaan Poistuttaessa hieman ylämäkeä Poistuttaessa hieman ylämäkeä
Hamina–Oulu vt 15 – kt 46 – vt 4	580 km	8 h 17 min	Nesteet	① ABC Anjalankoski ② Shell Hirvaskangas Äänekoski ③ ABC Hirvaskangas Äänekoski ④ Neste Kärsämäki ⑤ ABC Tupos Liminka	
Helsinki–Kuusamo vt 4 – vt 5	800 km	11 h 26 min	Kappaletavara Elintarvikkeet	① Kuljetusliikkeen terminaali Vantaa ② Teboil Tähtihoivi Heinola ③ Kuljetusliikkeen terminaali Kuopio ④ Teboil Ämmänsaari Suomussalmi ⑤ Kuljetusliikkeen terminaali Kuusamo	
Joensuu–Kuopio–Seinäjoki vt 9 – vt 5 – kt 77 – vt 4 – kt 77 – vt 13 – vt 16 – vt 19	465 km	6 h 39 min	Kappaletavara Elintarvikkeet	① Kuljetusliikkeen terminaali Joensuu ② Kuljetusliikkeen terminaali Kuopio ③ Shell Kyyjärvi ④ Kuljetusliikkeen terminaali Seinäjoki	
Kajaani–Turku vt 5 – vt 4 – vt 9 – vt 12 – vt 10	695 km	9 h 56 min	Kappaletavara Elintarvikkeet	① Kuljetusliikkeen terminaali Turku ② Kuljetusliikkeen terminaali Hämeenlinna ③ ABC Juva ④ Kuljetusliikkeen terminaali Varkaus ⑤ Kuljetusliikkeen terminaali Kuopio ⑥ Kuljetusliikkeen terminaali Kajaani	
Helsinki–Oulu–Rovaniemi vt 4	825 km	11 h 47 min	Kappaletavara Posti	① Kuljetusliikkeen terminaali Helsinki ② ABC Hirvaskangas Äänekoski ③ Kuljetusliikkeen terminaali Oulu ④ Kuljetusliikkeen terminaali Rovaniemi	
Helsinki–Kuopio–Kajaani vt 4 – vt 5	560 km	8 h 0 min	Kappaletavara Posti	① Kuljetusliikkeen terminaali Helsinki ② Kuljetusliikkeen terminaali Kuopio ③ Kuljetusliikkeen terminaali Kajaani	

* Keskinopeus 70 km/h



Kuva 49. Haastateltujen kuljetusyritysten esimerkkireitit ja taukopaikat. Kuva liittyy edellisen sivun taulukkoon (Taulukko 1).

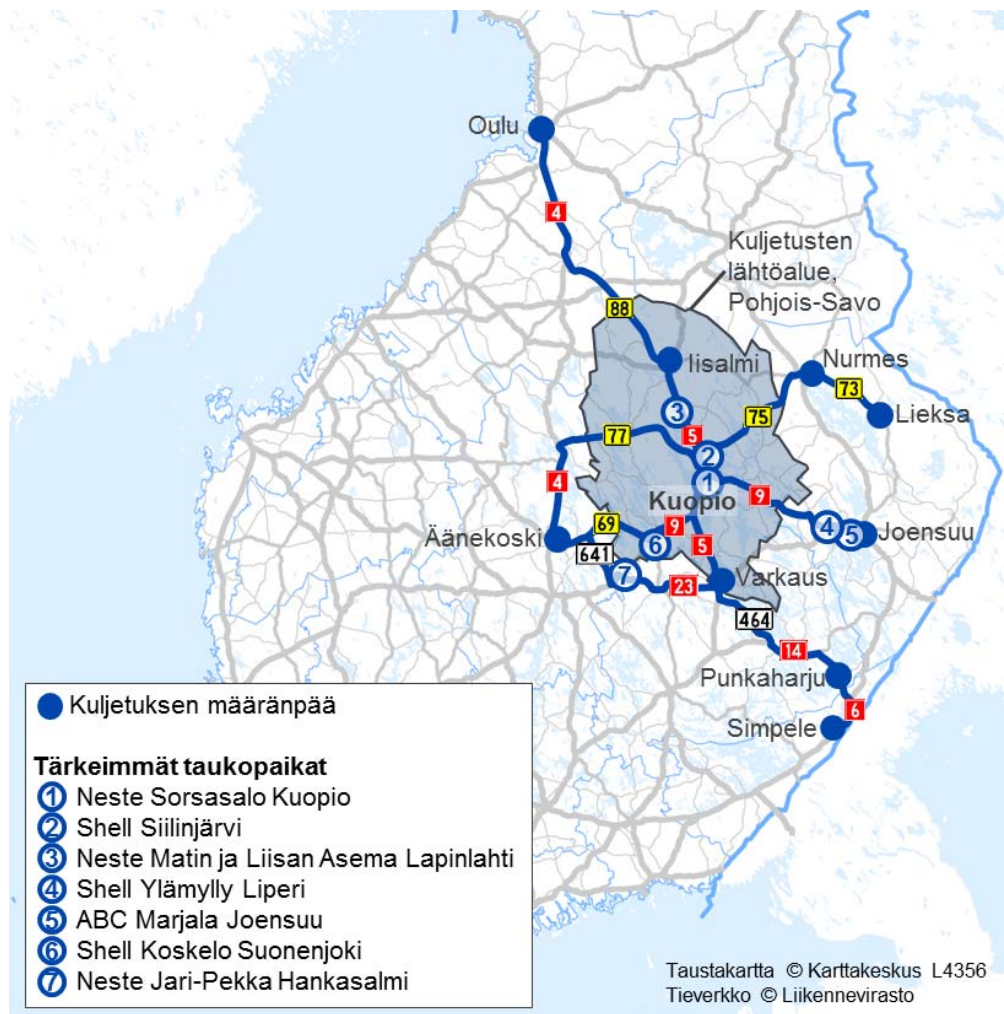
Raakapuun kuljetusten esimerkkireitit

Haastateltu kuopiolainen raakapuun kuljetusyritys kuljetti raakapuuta Pohjois-Savon alueelta Pohjois-Savossa, Etelä-Savossa, Keski-Suomessa, Pohjois-Karjalassa, Etelä-Karjalassa ja Pohjois-Pohjanmaalla sijaitseviin puunjalostuslaitoksiin. Yritys käytti taukopaikkoina pääasiassa pääteiden varsilla sijaitsevia liikenneasemia. (Kuva 50)

Myös raakapuun kuljetusyritys käytti taukopaikkoina pääasiassa liikenneasemia, joilla on hyvät palvelut, saavutettavuus ja pysäköintipaikat. Yrityksen pääasiassa käyttämällä taukopaikoilla ei ollut suuria ongelmia, vaan taukopaikkoina käytetään hyväksi koettuja taukopaikkoja. Shell Siilinjärvellä ongelmana on jyrkkä mäki valtatielle 5 pohjoisen suuntaan lähdeittäessä ja Neste Sorsasalossa pysäköintialueen ahtaus.

Raakapuun kuljetuksissa kuljetusten lähtöpaikat vaihtelevat puunkorjuualueiden vaihtuessa, joten myös kuljetusreittien lähtöpään tiet vaihtuvat. Raakapuukuljetukset käyttävät pääteiden lisäksi myös alemmaa tieverkkoa, joten myös alemman tieverkon teiden varsilla tarvitaan paikkoja, joissa ajoneuvon voi pysäyttää.

Yrityksessä kuljettajat työskentelivät kahdessa vuorossa ja vuoron vaihto tehdään tarvittaessa muuallakin kuin yrityksen terminaalissa. Ajoneuvossa yöpyminen on vähäistä.



Kuva 50. Haastatellun raakapuuta kuljettavan yrityksen esimerkkireitit pääteillä puun hankinta-alueelta puunjalostuslaitoksiin ja yrityksen pääasiassa käyttämät taukopaikat.

7 Poliisin kehittämistarpeet valvontapaikoille

Tässä luvussa esitetyt tiedot raskaan liikenteen valvontapaikkojen kehittämistarpeista on saatu Poliisihallituksesta. Poliisihallituksessa tiedot on koottu poliisilaitosten liikennepoliisisektorin vastuujohtajien kommentteista sekä valtakunnallisen raskaan liikenteen verkoston jäseniltä saaduista näkemyksistä. Tiedot saatiin Länsi-Uudenmaan, Itä-Uudenmaan, Lounais-Suomen, Sisä-Suomen ja Itä-Suomen poliisilaitoksilta. Valvontapaikkojen kehittämistarpeita saattaa olla myös muilla alueilla.

Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan poliisilaitosten alueet

Uudenmaan alueella ongelma on raskaan liikenteen valvontapaikoiksi soveltuvien alueiden puuttuminen useilta vilkasliikenteisiltä raskaan liikenteen reiteiltä. (Kuva 51, numero 1)

Valtatiellä 1 Lohjan puoleisella tieosuudella sijaitsevat moottoritien P-levikkeet ovat liian pieniä ja niillä sijaitsevien kahviloiden (Haukanpesä) toiminta vaikeutuu raskaan liikenteen valvontaa suoritettaessa oleellisesti. (Kuva 51, numero 2)

Valtatiellä 2 Karkkilan pohjoispuolella olevat P-levikkeet (Mustakaidan kohdalla) ovat liian lyhyitä ja kapeita raskaan liikenteen valvontapaikoiksi. (Kuva 51, numero 3)

Kehä III (kantatie 50) olisi hyvä raskaan liikenteen valvontapaikka, koska raskaita ajoneuvoja liikkuu teillä todella paljon. Tien varrella olevat P-levikkeet ovat liian kapeita ja lyhyitä raskaan liikenteen valvonnan suorittamiseksi. Valvontapaikkaa on alustavasti suunniteltu Kehä III:lle voimalinjan alle. (Kuva 51, numero 4)

Kantatieltä 51 Raaseporin alueelta puuttuu raskaan liikenteen valvontapaikka, johon saisi jarrudynamometrin. (Kuva 51, numero 5)

Lounais-Suomen poliisilaitoksen alue

Valtatietä 8 parannetaan parhaillaan välillä Turku–Pori. Rauman ja Porin väliselle tieosuudelle tarvitaan raskaan liikenteen valvontapaikka. (Kuva 51, numero 6)

Sisä-Suomen poliisilaitoksen alue

Valtatiellä 3 Helsinki–Tampere-välillä tarvitaan Pirkanmaan puolella raskaan liikenteen valvontapaikkoja, koska Pirkanmaan puolella ei ole yhtään valvontapaikkaa (Kuva 51, numero 7) Valtatiellä 3 Lempäälän eteläisessä liittymässä on pikavuoropysäkki jossa valvontaa tehdään tällä hetkellä (Kuva 51, numero 8). Pysäkin leventäminen kahdella metrilä parantaisi nykyistä valvontapaikkaa.

Itä-Suomen poliisilaitoksen alue

Valtatiellä 5 Kuopion Sorsasalossa moottoritien varressa on raskaan liikenteen vaaka-asema, joka ajoneuvopunnitusten osalta on ollut myös poliisin käytössä. Se sijaitsee liikenteen valvonnan kannalta erittäin hyvällä paikalla. ELY-keskus on parantanut valvontapaikkaa leventämällä päällystettyä kaistaa ja aluetta ennen vaakaa. Vaa'an jälkeistä päällystettyä aluetta olisi tarpeen leventää. (Kuva 51, numero 9)

Valtatielle 5 välille valtatie 9 liittymä–Kuopio moottoritien varteen pohjoisen suuntaan ajettaessa tarvitaan raskaan liikenteen valvontapaikka. (Kuva 51, numero 10)

Maantielle 551 (Karttulantie) Kuopion Kylmämäkeen tarvitaan välille kaatopaikantien risteys–valtatie 5 aivan tien moottoritien puoleiseen päähän molemmille puolille tietä raskaan liikenteen valvontapaikat. Tiellä ei ole tällä hetkellä varsinkaan Kuopion puoleisessa päässä ajoneuvotarkastuksiin soveltuvia alueita ja tiellä liikkuu suhteellisen paljon raskasta liikennettä. (Kuva 51, numero 11)

Mikkelin eteläpuolella sijaitsevalle valtatie 5 Hietanen–Otava-välin uudelle tielinjaukselle esitetään kahta uutta raskaan liikenteen valvontapaikkaa. (Kuva 51, numero 12)

Valtatielle 5 Mikkelä–Juva-välille uudelle tielinjaukselle tarvitaan raskaan liikenteen valvontapaikat, jotka korvaavat nykyisen Särkämäisten valvontapaikan. (Kuva 51, numero 13)

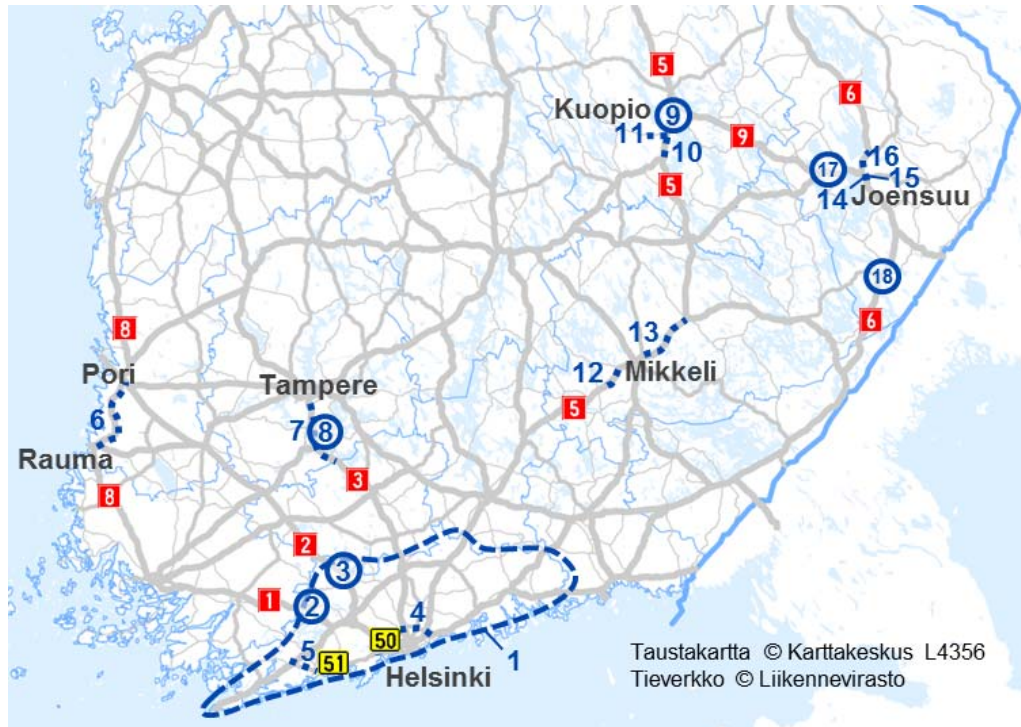
Valtatielle 6 tarvitaan kantatie 74 (Ilomantsintie) liittymän ja Joensuun kaupungin välille raskaan liikenteen valvontapaikat. Valtatiellä 6 raskas liikenne on etelän ja idän suunnista Joensuuhun vilkasta ja kaikki kaupunkiin suuntautuva raskas liikenne voitaisiin tällöin tarkastaa ilman ajoneuvojen ajattamista kauempana sijaitseville levähdysalueille. (Kuva 51, numero 14)

Valtatielle 6 tarvitaan lisäksi raskaan liikenteen valvontapaikat moottoritien varteen Joensuun kaupungin välittömään läheisyyteen kaupungin eteläpuolelle. (Kuva 51, numero 15)

Valtatieltä 6 Joensuun pohjoispuolella Lehmon ja Uuron eritasoliittymien välillä sijainnut ampumahiihtokeskukselle menevä tasoliittymä on katkaistu ja samalla Lehmon kohdalla olevat P-alueet on poistettu. Valtatielle 6 tarvitaan ennen Uuron eritasoliittymää raskaan liikenteen valvontapaikat. (Kuva 51, numero 16)

Myös Joensuun länsipuolella valtatiellä 9 lähellä Joensuuta raskaan liikenteen valvontapaikkoja on liian vähän. Kuoringassa P-alue on vain toisella puolella tietä ja P-alue tarvitaan myös toiselle puolelle tietä. (Kuva 51, numero 17)

Valtatiellä 6 Kiteellä lähellä Koivikon liittymää ja Puhoksen liittymää tarvitaan raskaan liikenteen valvontapaikat, koska lähimmät valvontapaikat sijaitsevat useiden kilometrien päässä etelässä Syrjäsalmeella ja pohjoisessa Tohmajärven ja Joensuun rajalla sekä valtatie 9 liittymän lähellä Onkamossa. (Kuva 51, numero 18)



Kuva 51. Poliisin taukopaikkojen kehittämistarpeiden sijoittuminen tieverkolle. Numeroidut kohteet on selitetty sivulla 71 ja 72.

8 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää raskaan liikenteen eritasoisten taukopaikkojen sijainnillisia, määrällisiä ja palvelullisia kehittämistarpeita. Tutkimuksessa on tuotettu valtakunnan tasolla kokonaisvaltaista tietoa taukopaikoista. Taukopaikkoja on tarkasteltu useista eri näkökulmista: ajo- ja lepoajat, liikennemäärät tieverkolla, taukopaikkojen tiheys ja saavutettavuus, yritysten ja poliisin esille tuomat kehittämistarpeet, aiemmissa selvityksissä todetut kehittämistarpeet jne.

Selvityksen erilaiset tarkastelut auttavat kohdentamaan ja priorisoimaan tarkempia inventointeja ja suunnitelmia taukopaikkojen kehittämiseksi. Taukopaikkojen tiheys kattaa Euroopan Unionin TEN-T-ydinverkolle asetetut ja yleisissä suunnitteluohjeissa asetetut tiheysvaatimukset. Sen sijaan kaupallisten ja valtion ylläpitämien taukopaikkojen soveltuvuudesta raskaalle liikenteelle ei ole kattavaa tietoa.

Taukopaikkojen tarve

Raskaan liikenteen tavarakuljetukset tarvitsevat taukopaikkoja ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien taukojen ja vuorokausilepojen pitämiseksi, kuorman siirtoon ajoneuvosta toiseen tai esimerkiksi perävaunusta vetoauton kuormatilaan, perävaunun tilapäiseen pysäköintiin, kuormatilojen vaihtamiseen autojen välillä sekä kuorman ja ajoneuvon tarkastamista varten. Vuorokausilepoon taukopaikkoja käyttävät pääasiassa epäsäännöllisten teollisuuden projekti- tms. kuljetusten kuljettajat sekä ulkomaalaiset kuljettajat. Yöpymistä tapahtuu erityisesti teollisuuslaitosten, raja-asemien ja satamien läheisyydessä sijaitsevilla taukopaikoilla. Runkoliikenteessä sekä paikallisissa jakelu-, maa-aines- ja raakapuukuljetuksissa kuljettajat yöpyvät pääasiassa kotona ja taukopaikkoja käytetään lyhyempien taukojen pitämiseen.

Erikoiskuljetukset tarvitsevat tauoilla suuria pysäköintialueita mahdollisesti useallekin ajoneuvolle. Erikoiskuljetusten ajonopeus on erityisesti suurikokoisilla kuljetuksilla hidas, joten erikoiskuljetukset tarvitsevat taukopaikkoja tiheämmin kuin muut raskaan liikenteen tavarakuljetukset. Lisäksi taukopaikkojen mitoituksessa, tasaisuudessa jne. erikoiskuljetusten tarpeet on huomioitava etenkin määritellyillä erikoiskuljetusten reiteillä.

Poliisi tarvitsee valvontapaikkoja raskaiden ajoneuvojen tienvarsivalvontaa varten.

Pitkissä runkokuljetuksissa raskas liikenne käyttää taukopaikkoina pääasiassa **kaupallisia taukopaikkoja** (liikenneasemat) ja kuljetusliikkeiden omia terminaaleja. Kaupallisia taukopaikkoja käytetään korkeatasoisten palvelujen ja hyvien pysäköintialueiden vuoksi. Kuljetusliikkeiden terminaaleissa pakolliset tauot pidetään kuorman lastauksen ja purun aikana.

Valtion taukopaikkoja (levähdys- ja pysäköintialueet) tarvitaan raskaan liikenteen tavarakuljetuksissa erityisesti kuorman ja ajoneuvon tarkastamista varten. Valtion taukopaikkoja tarvitaan täydentämään kaupallisten taukopaikkojen verkostoa niillä tieosuuksilla missä kaupallisia taukopaikkoja ja tankkauspisteitä ei ole. Valtion taukopaikkoja käyttävät erityisesti maito- ja raakapuukuljetukset sekä myös esimerkiksi taajamien ulkopuolella sijaitsevien teollisuusyritysten kuljetukset. Nämä kuljetukset tarvitsevat soveltuvia taukopaikkoja myös alemmalla tieverkolla ja poikittaisyhteyksillä. Valtion taukopaikkoja käytetään myös kaupallisten taukopaikkojen sijaan silloin, kun kuljettaja ei tarvitse tai halua käyttää kaupallisten taukopaikkojen tarjoamia palveluita. Pakollinen

tauko voidaan pitää valtion taukopaikoilla poikkeustapauksissa esimerkiksi silloin, kun ajoaikaa on kulunut normaalia enemmän huonon kelin tai vilkkaan liikenteen vuoksi. Poliisi käyttää valtion taukopaikkoja raskaiden ajoneuvojen tienvarsivalvontaan. Erikoiskuljetukset tarvitsevat tiheään taukopaikkaverkoston, joka muodostuu suureksi osaksi valtion taukopaikoista.

Taukopaikkojen lukumäärä, sijainti ja taukovyöhykkeet

Lukumäärällisesti kaupallisia taukopaikkoja, tankkauspisteitä ja valtion taukopaikkoja on Suomessa raskaan liikenteen tarpeisiin paljon. Myös taukopaikkojen tiheys- ja saavutettavuusanalyyseihin perusteella taukopaikkoja on tieverkolla tiheästi lukuun ottamatta Lapin, Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan alueiden pääteitä sekä muutamia muita päätieosuuksia Pirkanmaan pohjoisosassa ja Etelä-Pohjanmaan eteläosassa. Keskimääräisiä taukopaikkatiheyksiä tarkasteltaessa Lapin ELY-keskuksen, Keski-Suomen ELY-keskuksen ja Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueilla valtion taukopaikkoja on tiheämmin kuin Suomessa keskimäärin.

Kaupalliset taukopaikat ovat sijoittuneet liikenteellisiin solmupisteisiin sekä tieosuuksille, joilla on paljon sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Kaupallisia taukopaikkoja on sijoittunut etenkin tässä tutkimuksessa määritellyille taukovyöhykkeille. Pohjois-Suomessa kaupallisia taukopaikkoja on vähän ja siellä valtion ylläpitämien taukopaikkojen rooli korostuu.

Valtion taukopaikoista kaikki eivät kokonsa, liittymiensä ja pituuskaltevuutensa takia sovellu raskaan liikenteen taukopaikoiksi. Valtion taukopaikkojen soveltuvuutta raskaalle liikenteelle ei ole inventoitu eikä Liikenneviraston nykyisen tierekisteritiedon perusteella ole mahdollista arvioida soveltuuko alue raskaan liikenteen taukopaikaksi. Myöskään kaupallisista taukopaikoista kaikki eivät sovellu raskaan liikenteen taukopaikoiksi (ahtaat liittymät, raskaan liikenteen pysäköintialueen puuttuminen jne.). Kaupallisten taukopaikkojen internetsivuilta ei löydy tietoja sopivuudesta raskaalle liikenteelle. On havaittavissa, että jotkin liikenneasemaketjut ovat keskittymässä tarjoamaan palveluja vain henkilöliikenteelle, mikä saattaa lisätä tarpeita valtion ylläpitämien levähdysalueiden kehittämiseksi.

Yleisesti raskaan liikenteen tavarakuljetuksille soveltuvista taukopaikoista on pula Uudellamaalla Kehä III:n (kantatie 50) varressa ja Kehä III:n sisäpuolella. Myös poliisin suurin tarve raskaan liikenteen valvontapaikoista kohdistuu samoille alueille. Muualla Suomessa taukopaikkojen määrää ei koeta yleisesti suurena ongelmana. Valvontaan soveltuvista taukopaikoista on pula, niissä on puutteita tai tarvetta Uudenmaan alueen lisäksi valtatiellä 8 Porin ja Rauman välisellä tieosuudella, valtatiellä 3 Tampereen eteläpuolella, valtatiellä 5 ja maantiellä 551 Kuopion lähialueella, valtatiellä 5 Mikkelin eteläpuolella sekä valtatiellä 6 ja 9 Joensuun ympäristössä.

Taukopaikkojen tulee sijaita raskaan liikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien pakollisten taukojen kannalta sopivissa paikoissa. Esimerkiksi runkokuljetuksissa Helsinki–Oulu-reitillä Äänekosken Hirvaskangas on taukojen kannalta sijainniltaan optimaalinen. Luvun 5.1 kuvissa esitetyt maakuntien keskuskaupungeista lähtevien runkokuljetusten taukovyöhykkeet osoittavat ne tieosuudet, joilla taukopaikkojen tarve on runkokuljetuksissa suurin. Runkokuljetusten lisäksi taajamien lähellä sijaitsevia taukopaikkoja tarvitsevat myös mm. jakelu-, jätteen keräys- ja maa-aineskuljetukset.

Taukopaikkaan tulee päästä raskaalla ajoneuvolla helposti päätieltä ja taukopaikan tulee sijaita tasamaalla. Pysäköintialueella on oltava riittävästi tilaa ajoneuvon kääntämiseen, pysäköintiin (myös perävaunut ja nosturit) sekä kuormatilojen ja perävaunujen vaihtamiseen autojen välillä. Pysäköintialueella tulee olla selkeät merkinnät ja vaarallisten aineiden kuljetuksille voisi olla omat pysäköintipaikat.

Palvelut

Kaupallisilla taukopaikoilla tulee olla kuljettajalle riittävät palvelut, joita ovat ainakin ruokapalvelut, wc ja suihku. Ajoneuvoon liittyvistä palveluista taukopaikalla tulee olla mahdollisuus ajoneuvon tankkaamiseen ja muiden nesteiden täyttöön.

Talvihoito

Taukopaikoilla tulisi vastaajien mukaan olla hyvä auraus ja liukkaudentorjunta ympäri vuoro-kauden. Myös poikittaisyhteyksien ja alemman tieverkon valtion taukopaikat tulisi aurata.

Rikollisuus

Yleisesti rikollisuus ei ole Suomen taukopaikoilla suuri ongelma. Erityisesti ulkomaalaiset kuljetusliikkeiden asiakkaat ovat kuitenkin alkaneet vaatia vartioituja taukopaikkoja omille kuljetuksilleen, kun lastina on arvotavaraa. Euroopassa kuljetusalaan kohdistuva rikollisuus on järjestäytyneenä ja uhkana on järjestäytyneen rikollisuuden leviäminen myös Suomeen. Euroopassa rikollisuus kohdistuu lisäksi myös vähemmän arvokkaaseen tavaraan. Rikollisuuden ehkäisemiseksi pysäköintialueella tulisi olla ainakin hyvä valaistus ja lisäksi ehkä myös aita ja vartiointi.

9 Kehittämis- ja jatkotoimenpidetarpeet

Valtion ja kaupallisten taukopaikkojen yhteistyö

Kaikkia kaupallisia taukopaikkoja (liikenneasemat) ei ole nykyisinkään tarkoitettu tavaraliikenteen raskaille ajoneuvoille. Osa kaupallisten taukopaikkojen ketjuista saattaa tulevaisuudessa profiloitua palvelemaan enemmän henkilöliikennettä, jolloin uusille kaupallisille taukopaikoille ei pahimmassa tapauksessa suunnitella lainkaan pysäköintialueita tavaraliikenteen raskaille ajoneuvoille tai niitä vähennetään nykyisiltä kaupallisilta taukopaikoilta.

Valtion ja kaupallisten taukopaikkaketjujen tai -yrittäjien tulisi tehdä konkreettista yhteistyötä, jotta kaupallisten taukopaikkojen yhteydessä olisi riittävät pysäköintialueet myös tavaraliikenteen raskaille ajoneuvoille. Yhteistyö voisi olla esimerkiksi sellaista, jossa valtio kustantaisi kaupallisen taukopaikan välittömään läheisyyteen pysäköintialueen tavaraliikenteen raskaille ajoneuvoille ja kaupallinen taukopaikka tarjoaisi palvelut raskaalle liikenteelle kuten ennenkin. Valtio voisi edellyttää infrastruktuurin vastineeksi yksityisille liikenneasemille alueita vuokrattaessa, että raskaan liikenteen tarpeet tulee pysäköinnin ja palveluiden osalta huomioida (määrätyllä tavalla). Valtion investoinnit kaupallisten taukopaikkojen yhteydessä sijaitseviin tavaraliikenteen raskaiden ajoneuvojen pysäköintialueisiin voitaisiin kohdistaa taukovyöhykkeillä sijaitsevien kaupallisten taukopaikkojen yhteyteen. Lisäksi raskaan liikenteen pysäköintialueiden valvonnassa ja vartiointissa voitaisiin tehdä yhteistyötä.

Edellä esitetyn yhteistoiminnan käynnistäminen voidaan aloittaa toteuttamalla esiselvitys, jossa kartoitetaan valtion ja kaupallisten toimijoiden yhteistoimintamahdollisuudet ja edellytykset yhteistoiminnalle taukopaikkojen kehittämisessä. Samalla voidaan kartoittaa kokemuksia nykyisestä yhteistoiminnasta (esimerkiksi valtatie 7 / E18-moottoritien levähdysalueilla Pyhtäällä sijaitseva Kafe Finlandia <http://www.kafe-finlandia.fi>) sekä hahmottaa soveltuvia yhteistoimintamalleja. Yhteistoiminta pitäisi organisoida valtakunnallisesti niin, että kaikki tarvittavat sidosryhmät ovat siinä mukana. Yhteistoiminnassa pitäisi erityisesti olla mukana kunnat, valtio, liikenneasemayrittäjät ja liikennöitsijät. Esiselvityksessä voidaan laatia myös taukopaikkojen kehittämisen yhteinen tavoiteohjelma.

Hankkeessa voidaan toteuttaa myös yhteistoimintamallin pilotti, joka voidaan kohdentaa esimerkiksi valitulle taukovyöhykkeelle jollakin runkokuljetusten vilkkaimmalla reitillä. Pilotti voidaan kohdentaa myös koko reitille tai jonkin ELY-keskuksen alueelle.

Esiselvitys koostuisi siis yhteistoiminnanmahdollisuuksien kartoituksesta, yhteistoimintamallin kehittämisestä, yhteistoiminnan organisoinnista, yhteisten kehittämistavoitteiden laadinnasta ja yhteistoimintamallin kokeilusta käytännössä. Esiselvitys ja pilottihanke voidaan erottaa myös erillisiksi hankkeiksi.

Tämän selvityksen tulosten huomiointi pääteiden kehittämisen toimintalinjojen laatimisessa

Tässä selvityksessä saadut tulokset tulisi hyödyntää pääteiden kehittämisen toimintalinjojen laatimisessa. Valtion taukopaikkojen tulee olla kooltaan riittävän suuria, jotta raskas liikenne ja myös erikoiskuljetukset voivat käyttää niitä. Myös poliisin raskaan liikenteen tienvarsivalvonta vaatii tilaa, jotta esimerkiksi jarrudynamometri mahtuu ajoneuvojen lisäksi alueelle. Kaupallisten taukopaikkojen pysäköintialueiden raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen lukumäärän päättää nykytilanteessa ko. taukopaikan yrittäjä.

Korkeammat (4,4 m) ja painavimmat (68 t, 76 t ja erikoisluvalla jopa yli 100 t) yhdistelmäajoneuvot ovat jo käytössä osalla kuljetusyrittäjistä, joten ne pitäisi ottaa huomioon taukopaikkojen pysäköintialueiden mitoituksessa (ajoneuvojen akselistojen määrä ja kääntyvyys sekä pysäköintialueen rakenteiden kantavuus). Taukopaikkojen liittymät tulisi mitoittaa mieluummin ”liian” väljiksi, koska Suomen maanteillä liikkuu poikkeusluvala myös tavanomaista pidempiä, noin 29–34 metriä pitkiä ajoneuvoyhdistelmiä. Nämä ajoneuvoyhdistelmät koostuvat vetoautosta, puoliperävaunusta ja perävaunusta ja tarvitsevat kääntymiseen enemmän tilaa kuin normaalit korkeintaan 25,25 metrin pituiset ajoneuvot. Mitoitusperusteita olisi hyvä päivittää, koska ajoneuvoyhdistelmien sallitut painot ja mitat ovat kasvaneet ja saattavat kasvaa edelleen.

Muita mahdollisia kehittämisajatuksia

Lisäksi selvityksessä tuli esille seuraavia kehittämisajatuksia:

- älyliikenteen sovellusten kehittäminen (reaaliaikainen tieto taukopaikkojen käytettävissä olevasta kapasiteetista raskaalle liikenteelle, taukopaikkojen ominaisuustiedot ja palvelut jne.)
- tarkemmat taukopaikkainventoinnit ELY-keskusten alueilla (esille tulleet tierekisterin taukopaikkatietojen päivittämis- ja kehittämistarpeet, luokittelutietojen tarkistaminen, ominaisuus- ja kapasiteettitietojen puuttuminen)
- selvitys raskaan liikenteen onnettomuuksien tapahtumispaikoista ja muista tarvittavista onnettomuustiedoista suhteessa taukopaikkojen sijaintiin
- kokoava selvitys kuljetusalaan kohdistuvasta rikollisuudesta kotimaisista ja ulkomaisista lähteistä (sisältäen toimijoiden arvioita tulevasta kehityksestä Suomessa)
- valtion ja kaupallisten taukopaikkojen sijainti- ja ominaisuustietojen tallentaminen keskitetysti johonkin nykyisin käytössä olevaan valmiiseen järjestelmään / tietokantaan, kuten esimerkiksi kansainvälisen maantieliikenteen kattojärjestön IRUn (International Road Transport Union) TRANSPark-palveluun.
- taukopaikoista yleisesti käytettävissä olevan informaation sisällön strukturointi (määrämuotoinen tietosisältö) ja kehittäminen (ominaisuudet, palvelutaso jne.).

Lähteet

Euroopan Unioni. ITS-direktiivi 2010.

Keskusrikospoliisi, Tiedusteluosasto. Yrityksin kohdistuvan ja niitä hyödyntävän rikollisuuden teematilannekuva 2012: kuljetusala. 22.4.2012.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Ajoneuvokanta. 1.4.2015.

Poliisihallitus. Poliisihallituksen liikenneturvallisuuden vastuualueen raskaan liikenteen vastuuhenkilön, poliisitarkastaja Kari Onnisen sähköpostiviesti 19.2.2015.

Poliisin www-sivut (viitattu 17.4.2015)

http://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/raskaan_liikenteen_valvonta

Salanne, I. & Jaakkola, E. Uudenmaan logistiikkaselvitys. Uudenmaan liiton julkaisuja 2014.

SEKV-reittimäärittely (2014): Uusimaa, Pirkanmaa ja Varsinais-Suomi. Levähdyspaikkoja koskevan kyselyn tuloksia, tiivistelmä. Ramboll.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n www-sivut. Rikollisuus kasvaa kuljetusalalla.

Tausta-artikkeli (viitattu 23.4.2015)

http://www.skal.fi/ota_yhteytta/medialle/juttuvinkkeja_ja_nakokulmia/tausta-artikkelit/rikollisuus_kasvaa_kuljetusalalla.10859.news

Tiehallinto. (2007). Sidosryhmien tarpeet liikenteen palvelualueille. Asiantuntijapalvelut. Helsinki: Tiehallinto.

Tielaitos. (1997). Pysäköimis- ja levähdysalueet, suunnitteluohje. Helsinki: Tielaitos.

Tielaitos. (2000). Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittäminen, toimintalinjat. Helsinki: Tielaitos.

Tuominen, R.; Leskinen, T. & Lapp, T. (2009). Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueet Uudenmaan tiepiirin alueella. Tiehallinto.

Työsuojeluhallinto, Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat, Työsuojeluoppaita ja -ohjeita 27, Tampere 2010.

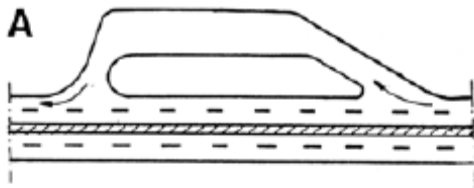
Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta. Helsinki 2013.

Pysäköinti- ja levähdysalueiden ryhmittely palvelutason mukaan ja tavallisimmat liittymäjärjestelyperiaatteet

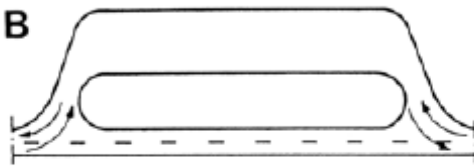
Pysäköinti- ja levähdysalueiden ryhmittely palvelutason mukaan

<p>PYSÄKÖIMISALUE</p> 	<p>LEVÄHDYSALUE</p> 
<p>Minimivärustus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pysäköintitila ajoneuvoille • Jäteastia  <p>Mahdollinen lisävarustus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pöytä-penkkikalustus erillisellä oleskelualueella • Valaistus tarpeen mukaan • Opastaulu lähialueesta • Kioski (WC) • Kuivakäymälä • Rentoutus- ja voimisteluvärusteitä • Informaatio seuraavista tienvarsipalveluista 	<p>Minimivärustus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pysäköintitila ajoneuvoille (Merkityt paikat eri ajoneuvoryhmille) • Jäteastia • WC-palvelut • Pöytä-penkkikalustus erillisellä oleskelualueella • Valaistus tarpeen mukaan • Opastaulu lähialueesta • Mahdollisesti kioski tai kahvila • Informaatio seuraavista tienvarsipalveluista • Alueen nimeäminen mahdollista  <p>Palvelualuevarustus:</p>  <p>minimivärustuksen lisäksi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puhelin • Ravintola • Tilavaraus omatoimiselle myyntitoiminnalle • Polttoainejakelu • Alue nimetty • Jätteiden lajittelupiste <p>Mahdollinen lisävarustus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sähköpiste • Matkailuinfo • Tieinfo • Pesu- ja lepotilat • Majoitustilat • Rentoutus- ja voimisteluvärusteitä

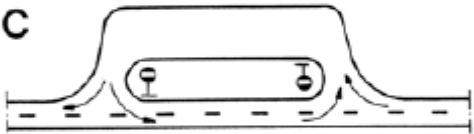
Tavallisimmat pysäköinti- ja levähdysalueiden liittymäjärjestelyperiaatteet



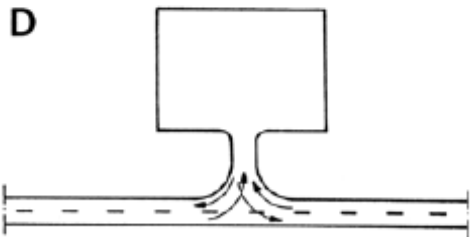
A: moottori- ja moottoriliikennetiet sekä muut tiet, joilla pysäköimis- ja levähdysalueet on rakennettu molemmin puolin tietä



B: Kun kysymyksessä on suhteellisen pitkä alue, jonka liittymät tulevat kauas toisistaan eikä näin ollen ole tarkoituksenmukaista järjestää niitä yksisuuntaisiksi



C: Kun alue on tarkoitettu molempiin suuntiin liikkuville henkilö- ja kuorma-autoille



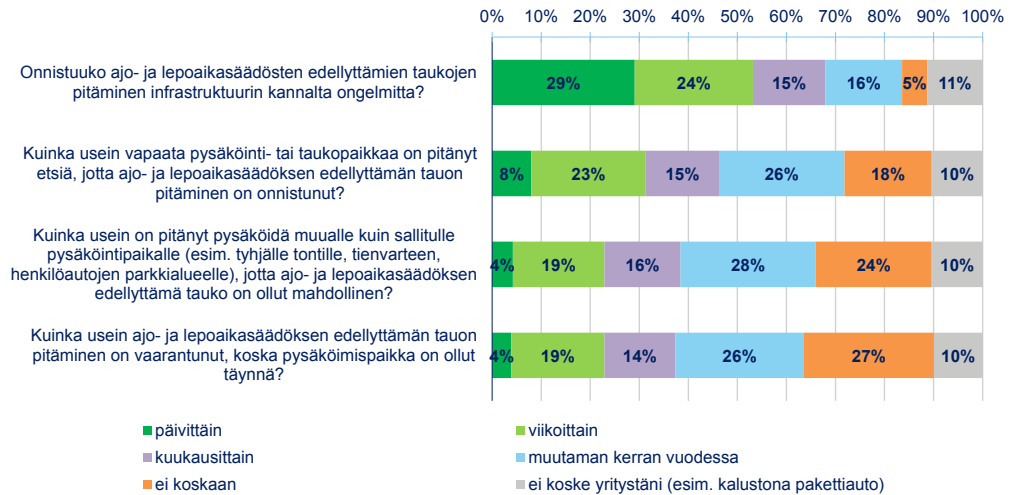
D: Alueet, jotka sijaitsevat suhteellisen kaukana tiestä. Soveltuu kaikille ajoneuvoille vain silloin, kun alueella on riittävästi pysäköimis- ja kääntymistilaa myös perävaunullisille kuorma-autoille.



E: Yhtä liikennesuuntaa varten tarkoitetut pysäköimisalueet alempiasteisella verkolla

Pysäköimis- ja levähdysalueiden liittymät mitoitetaan joko henkilöauton tai perävaunullisen kuorma-auton tilantarpeen mukaan. Mitoitusajoneuvon valinta riippuu siitä, onko alue tarkoitettu henkilöautojen lisäksi myös linja- ja kuorma-autojen käytettäväksi. Myös alueen suuruus ja erilaisten pysäköintipaikkojen lukumäärä mitoitetaan tarpeen mukaan.

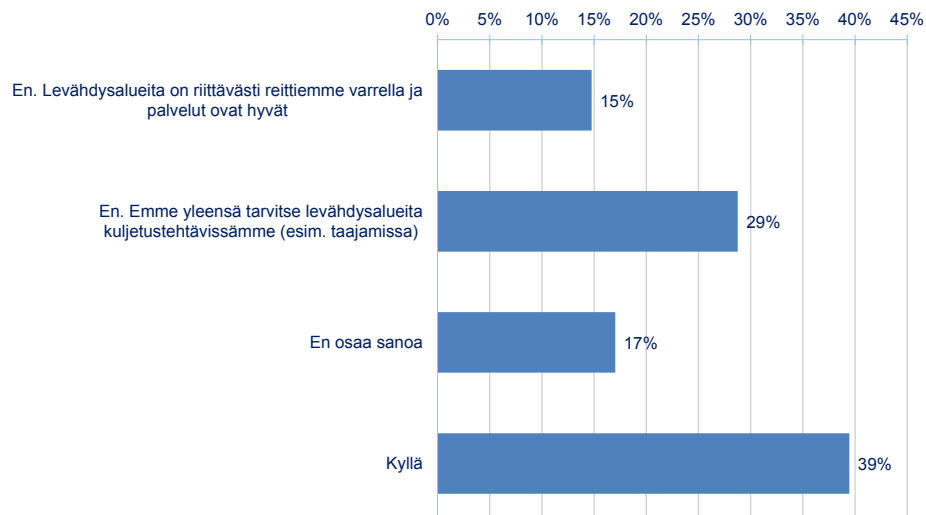
Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:n - SKAL Kuljetusbarometrin 1/2015 levähdysalue- kartoituksen tulokset



Yritysten arviot nykyisen levähdysalueverkoston sopivuudesta ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamiseen (664 vastaajaa, kuva lähde SKAL Kuljetusbarometri 1/2015).

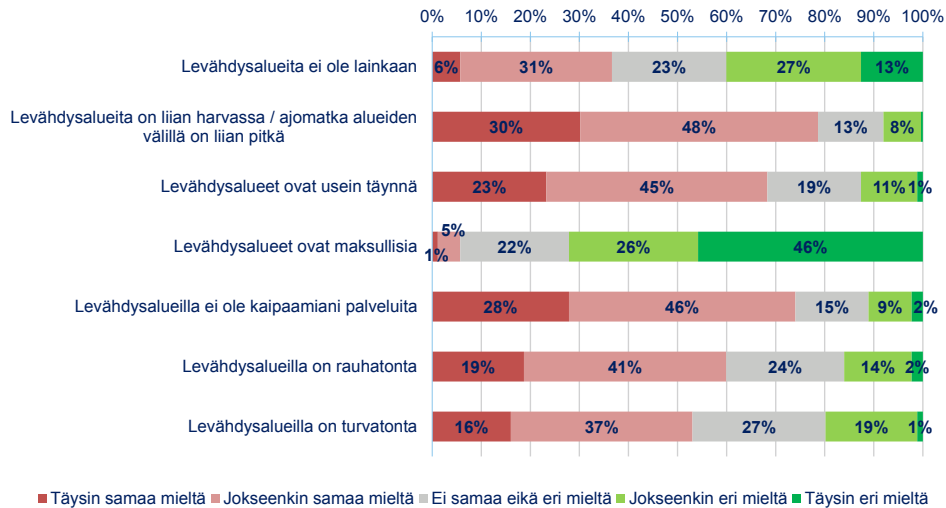
Koetko levähdysalueiden riittävyyden, palvelutason tai jonkin muun tekijän haasteena?

N=664



Arvioi haasteita kuljetusreitillä varrella olevissa levähdysalueissa?

N=262



27

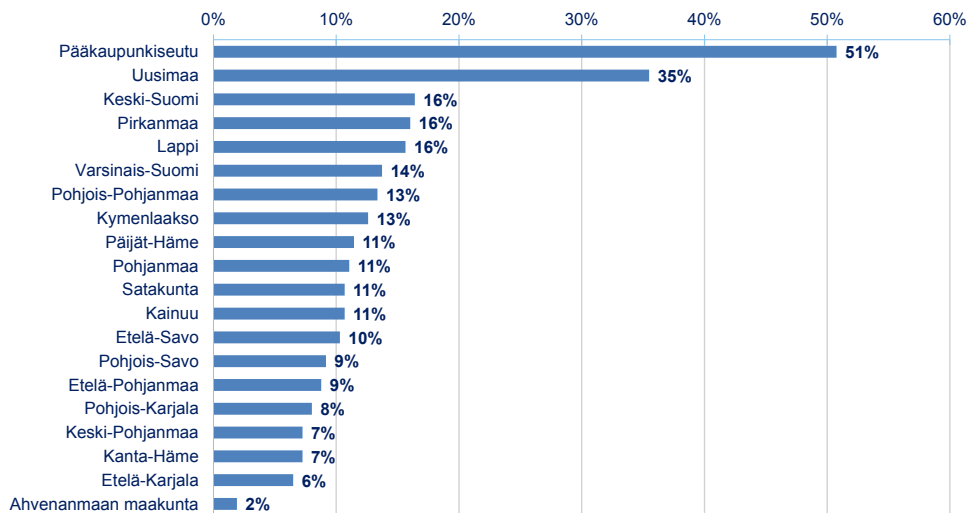
SKAL Kuljetusbarometri 1/2015

© SKAL 14.1.2015



Missä päin Suomea raskaalle liikenteelle soveltuvista pysäköinti- ja taukopaikoista on suurin pula?

N=262



28

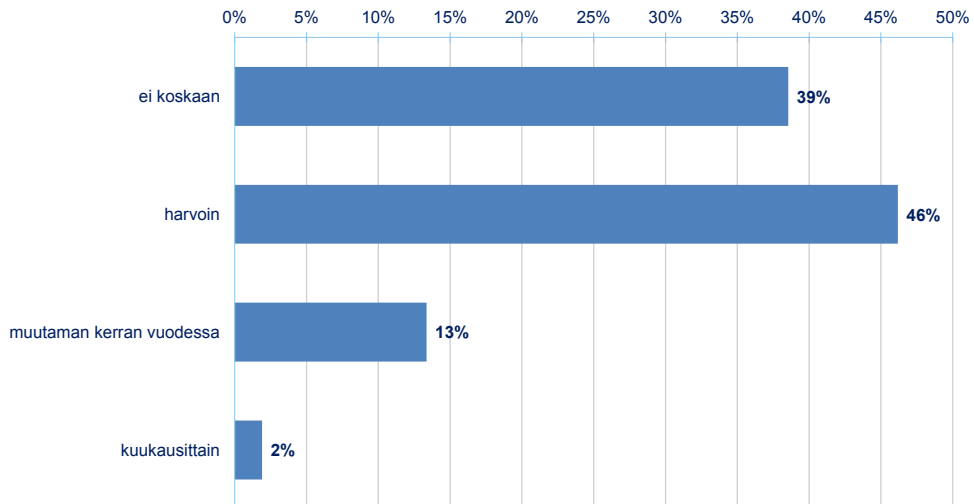
SKAL Kuljetusbarometri 1/2015

© SKAL 14.1.2015



Kuinka usein yritykseen on kohdistunut rikollisuutta tai ilkivaltaa levähdys- tai pysäköintialueella?

N=262



29

SKAL Kuljetusbarometri 1/2015

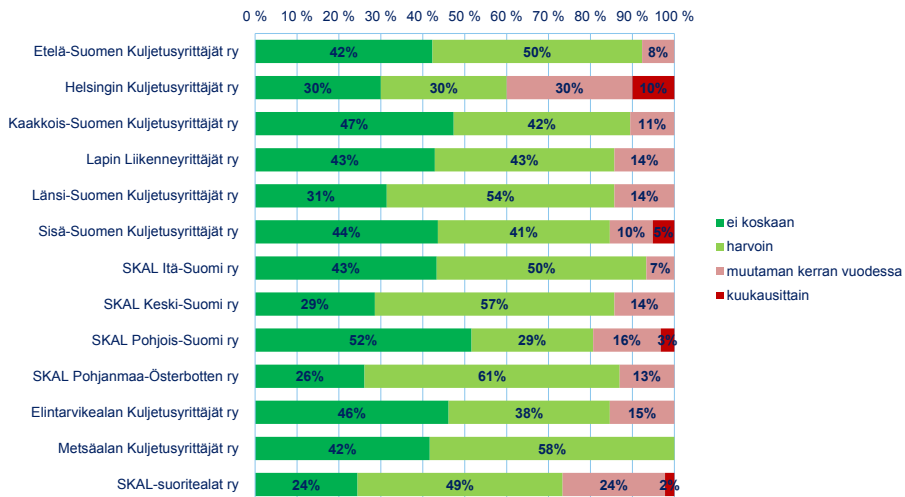
© SKAL

14.1.2015



Tarkastelu jäsenyhdistyksen mukaan: Kuinka usein yritykseen on kohdistunut rikollisuutta tai ilkivaltaa levähdys- tai pysäköintialueella?

N=262



30

SKAL Kuljetusbarometri 1/2015

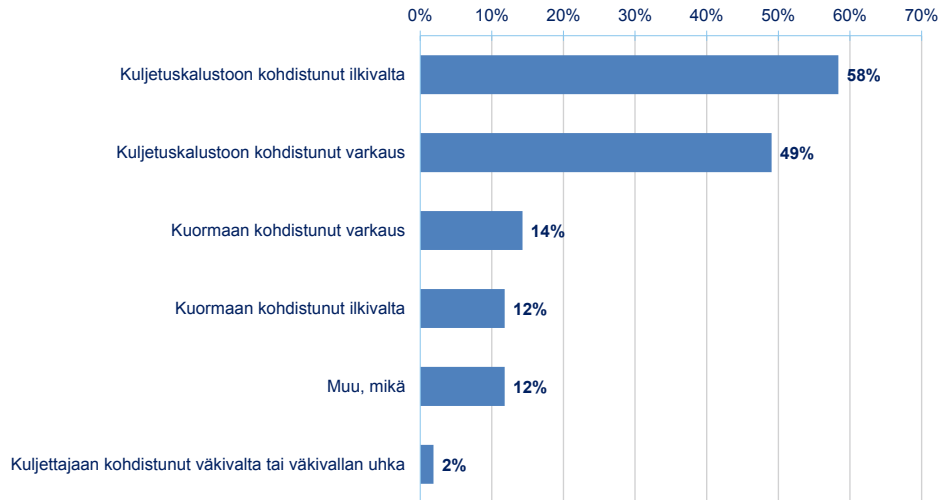
© SKAL

14.1.2015



Millaisesta ilkivallasta tai rikoksesta on ollut kyse?

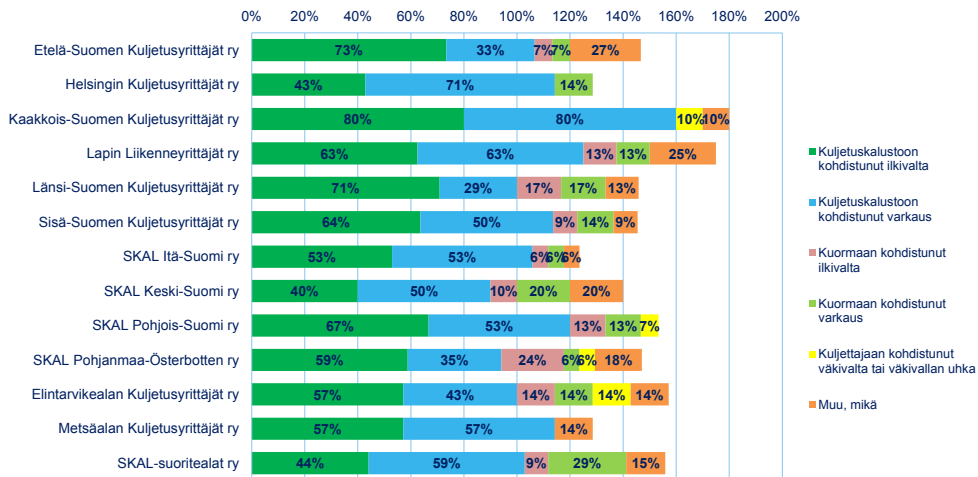
N=161



Tarkastelu jäsenyhdistyksen mukaan: Millaisesta ilkivallasta tai rikoksesta on ollut kyse?

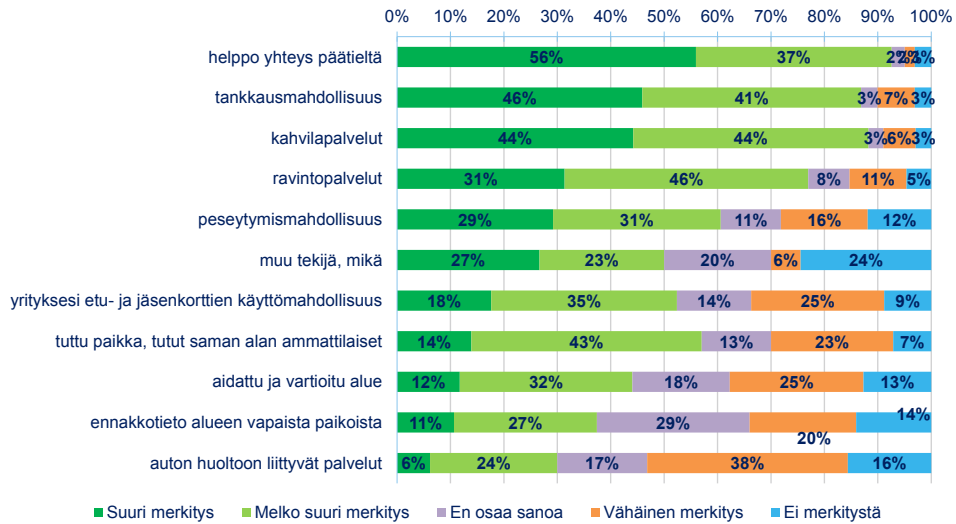
N=161

N=7...34



Arvioi seuraavien tekijöiden merkitystä raskaan liikenteen levähdys- ja palvelualueilla

N=647



33

SKAL Kuljetusbarometri 1/2015

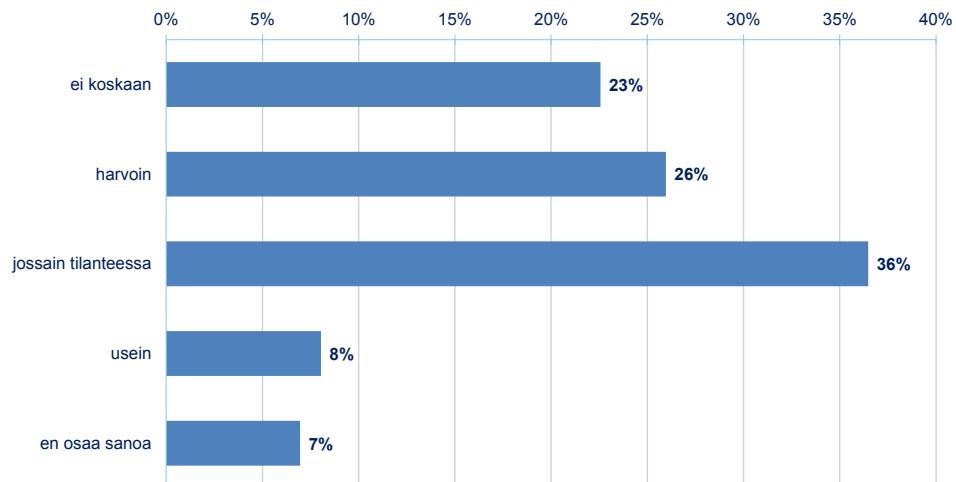
© SKAL

14.1.2015



Vaikuttaisiko ajantasainen tieto vapaista pysäköintipaikoista kuljetusten suunnitteluun tai ajoreittiin?

N=647



34

SKAL Kuljetusbarometri 1/2015

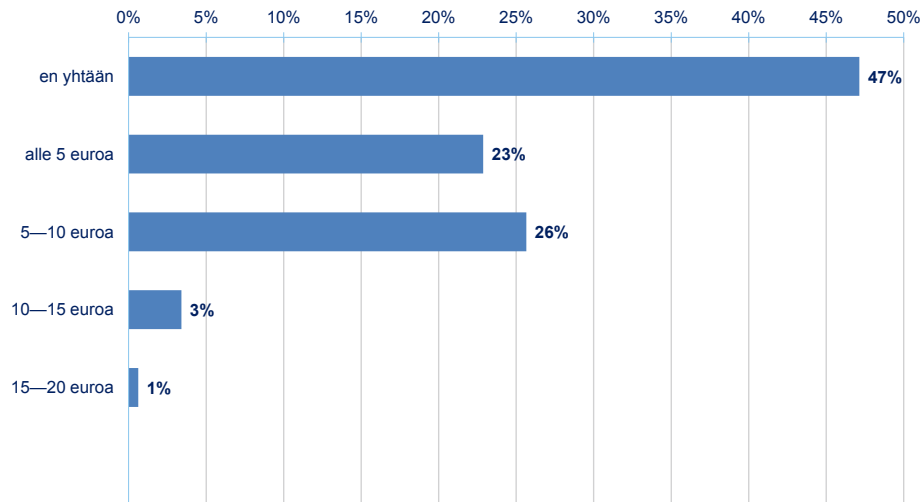
© SKAL

14.1.2015



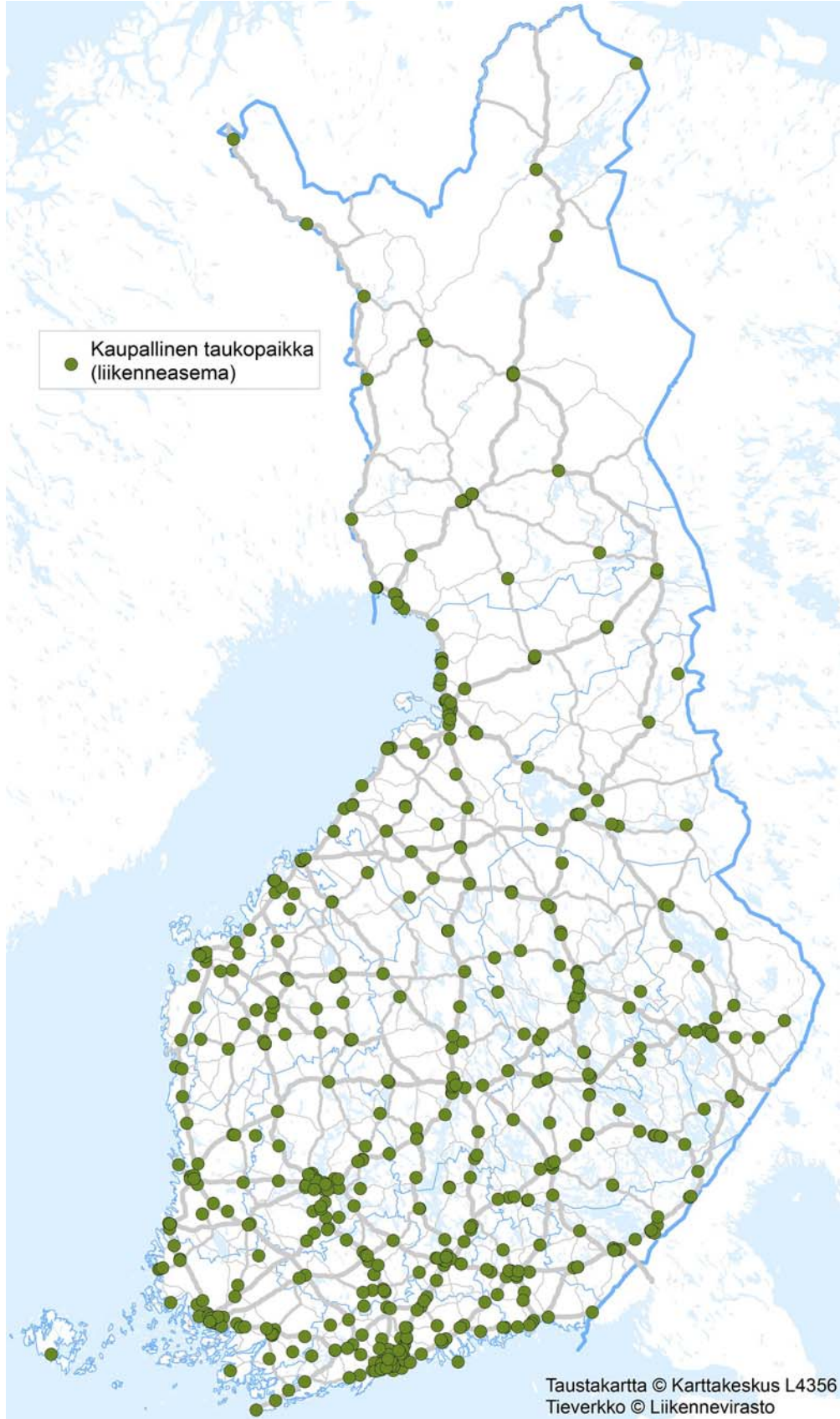
**Kuinka paljon olisit valmis maksamaan 11 tunnin
pysäköimisestä (vuorokausilepo) hyvätasoisella ja
turvallisella pysäköimisalueella?**

N=647

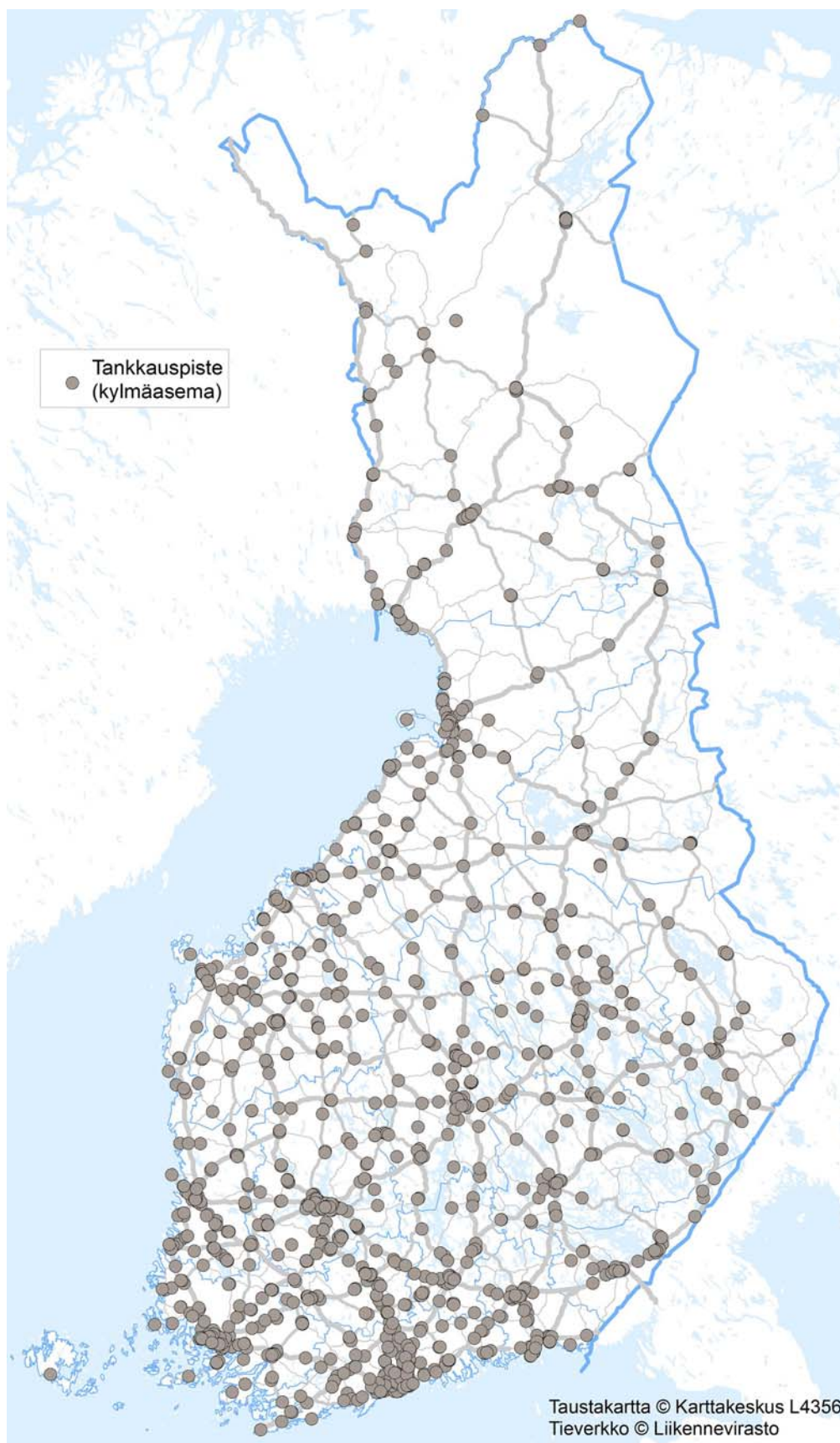


Suomen taukopaikat

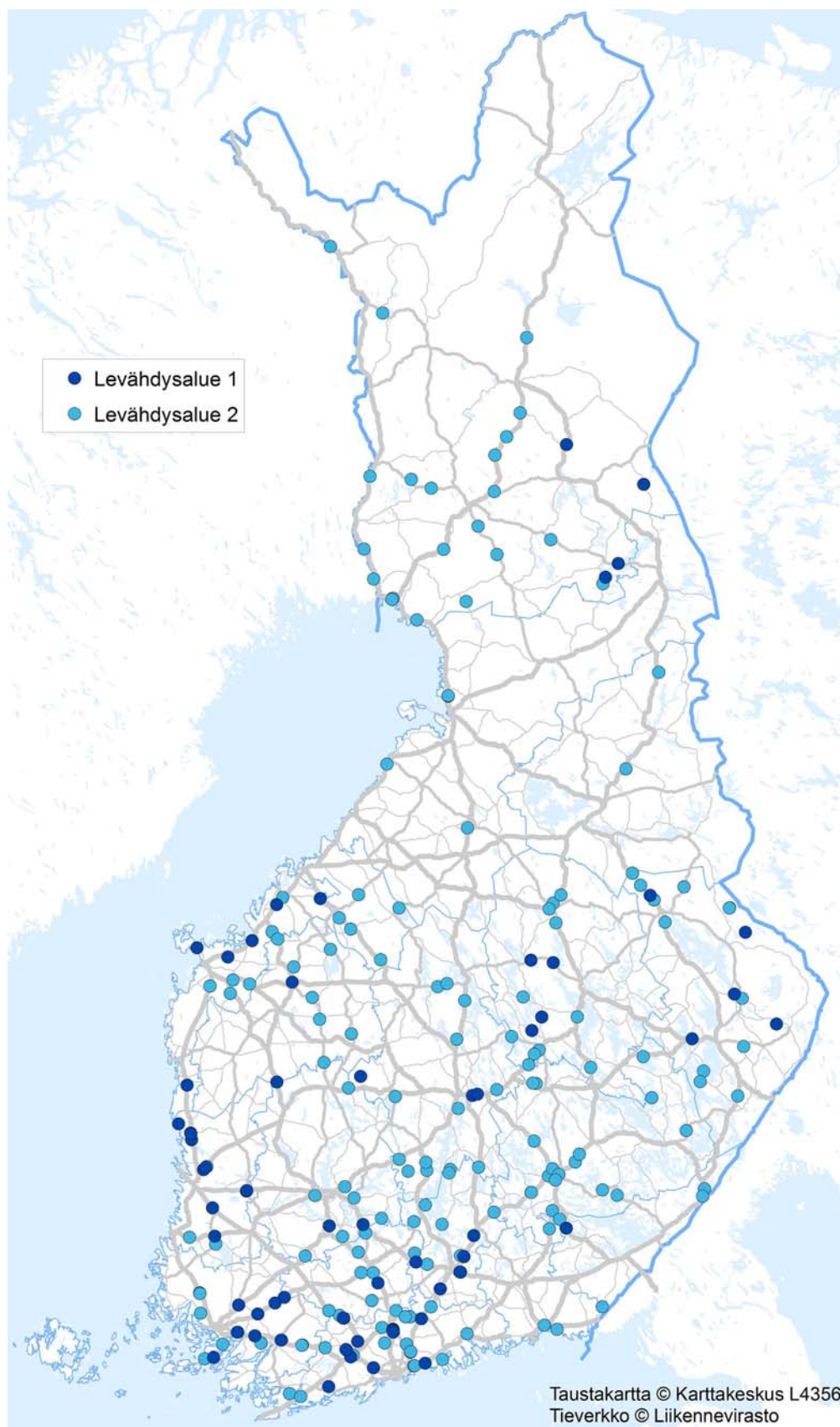
Kaupalliset taukopaikat



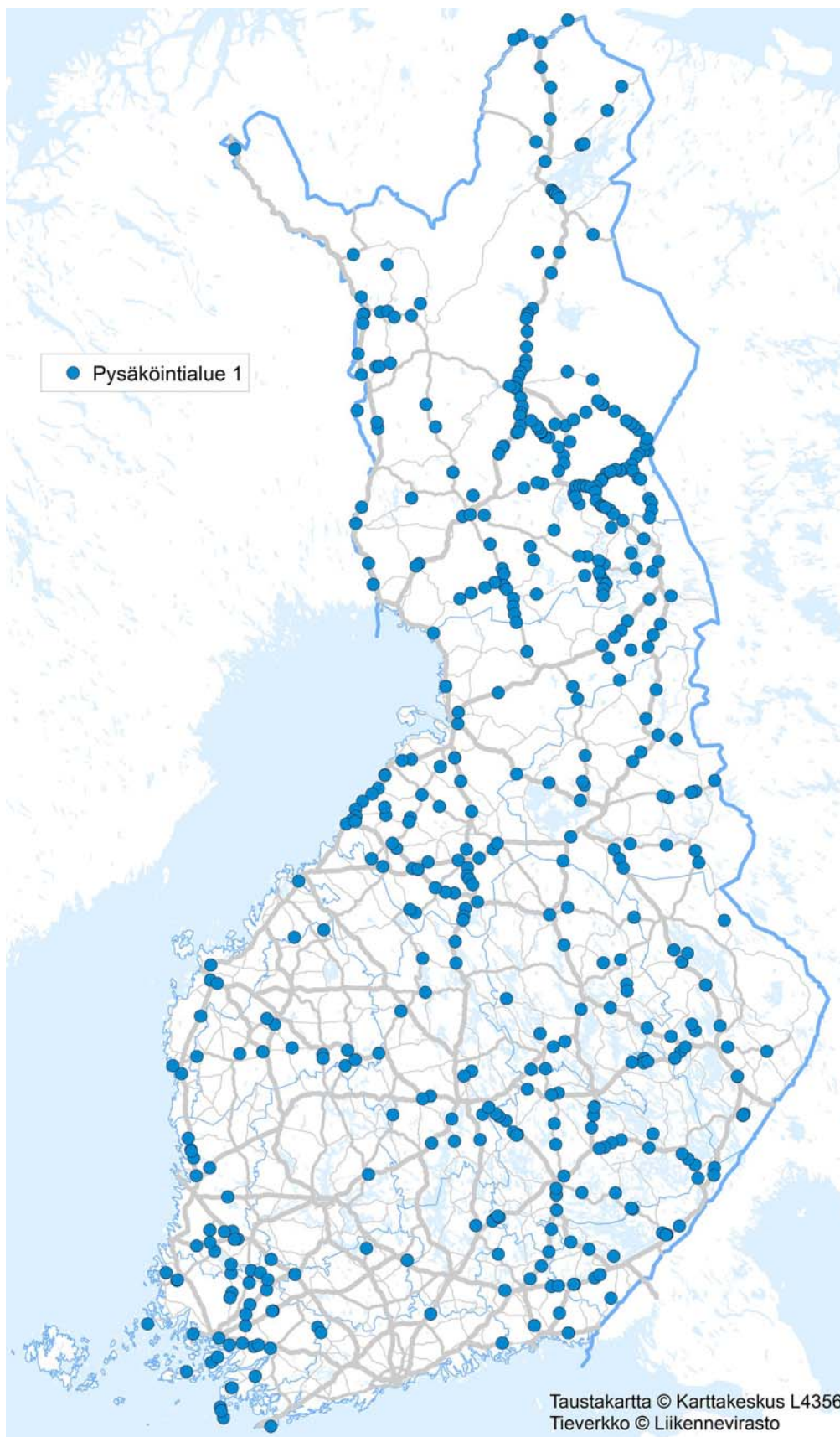
Tankkauspisteet



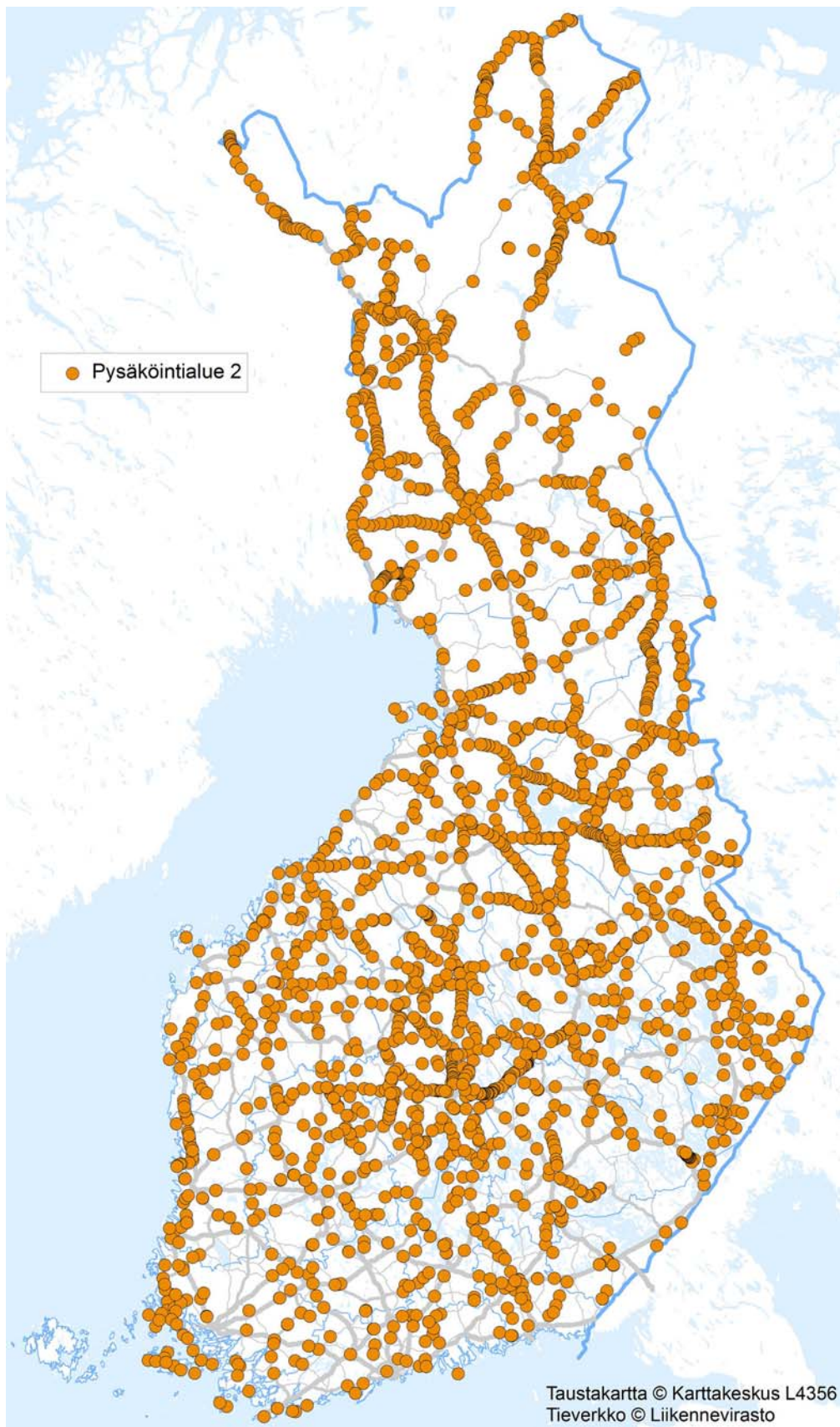
Levähdysalueet



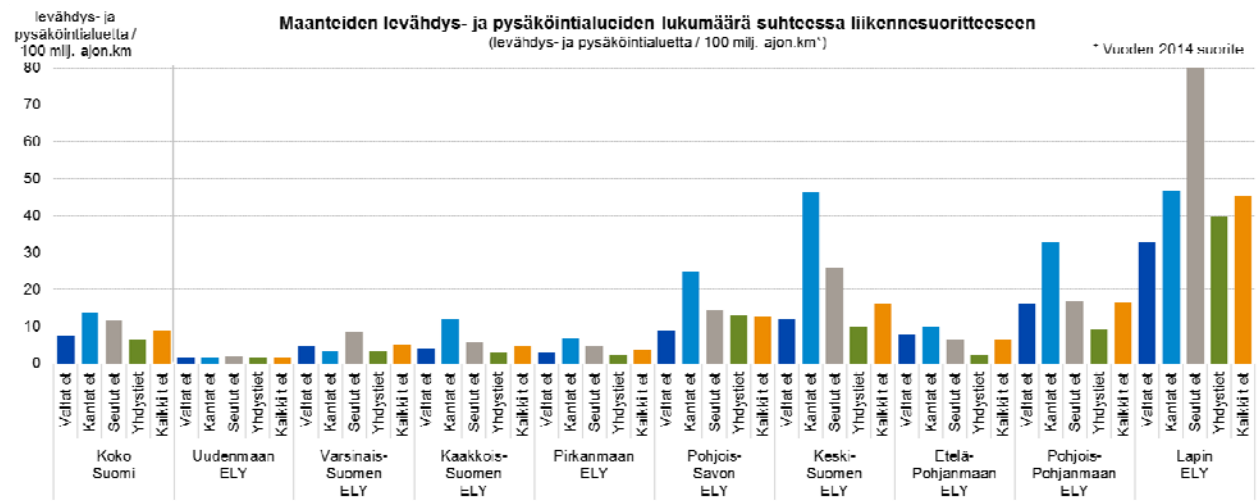
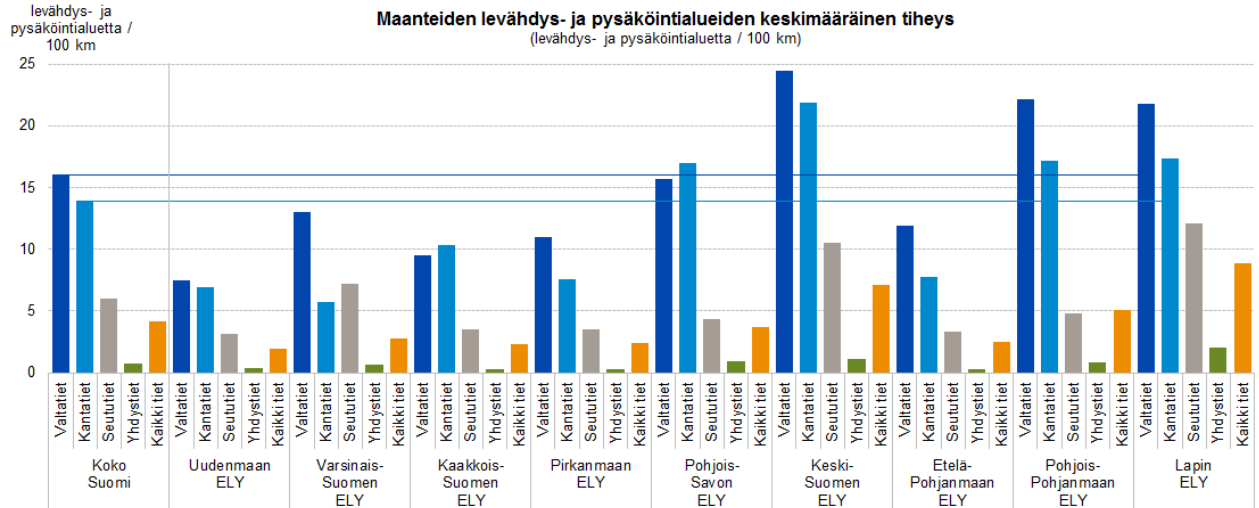
Pysäköintialueet 1



Pysäköintialueet 2

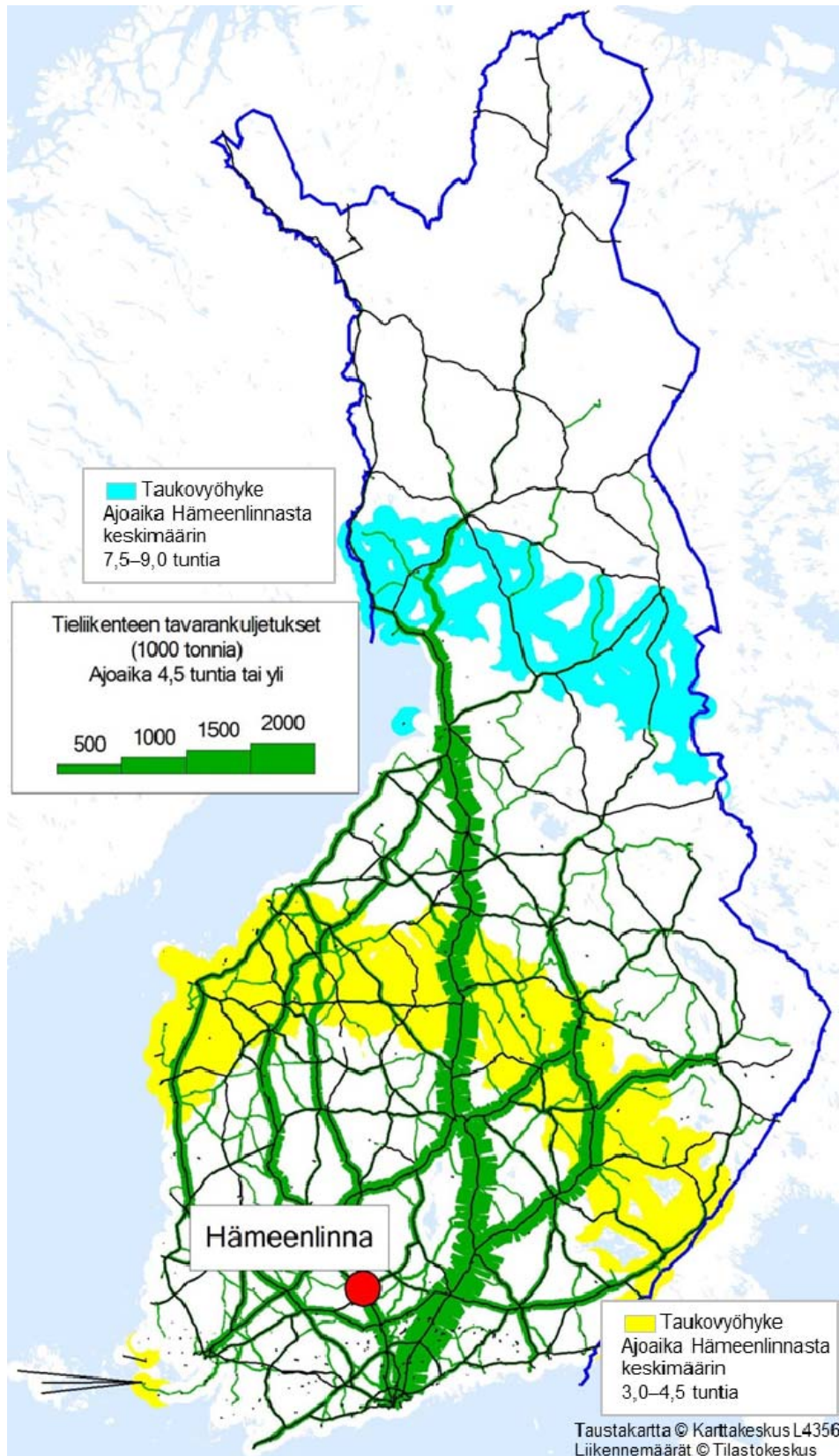


Maanteiden levähdys- ja pysäköintialueiden tiheys ja lukumäärä suhteessa liikennesuoritteeseen ELY-keskusten alueilla

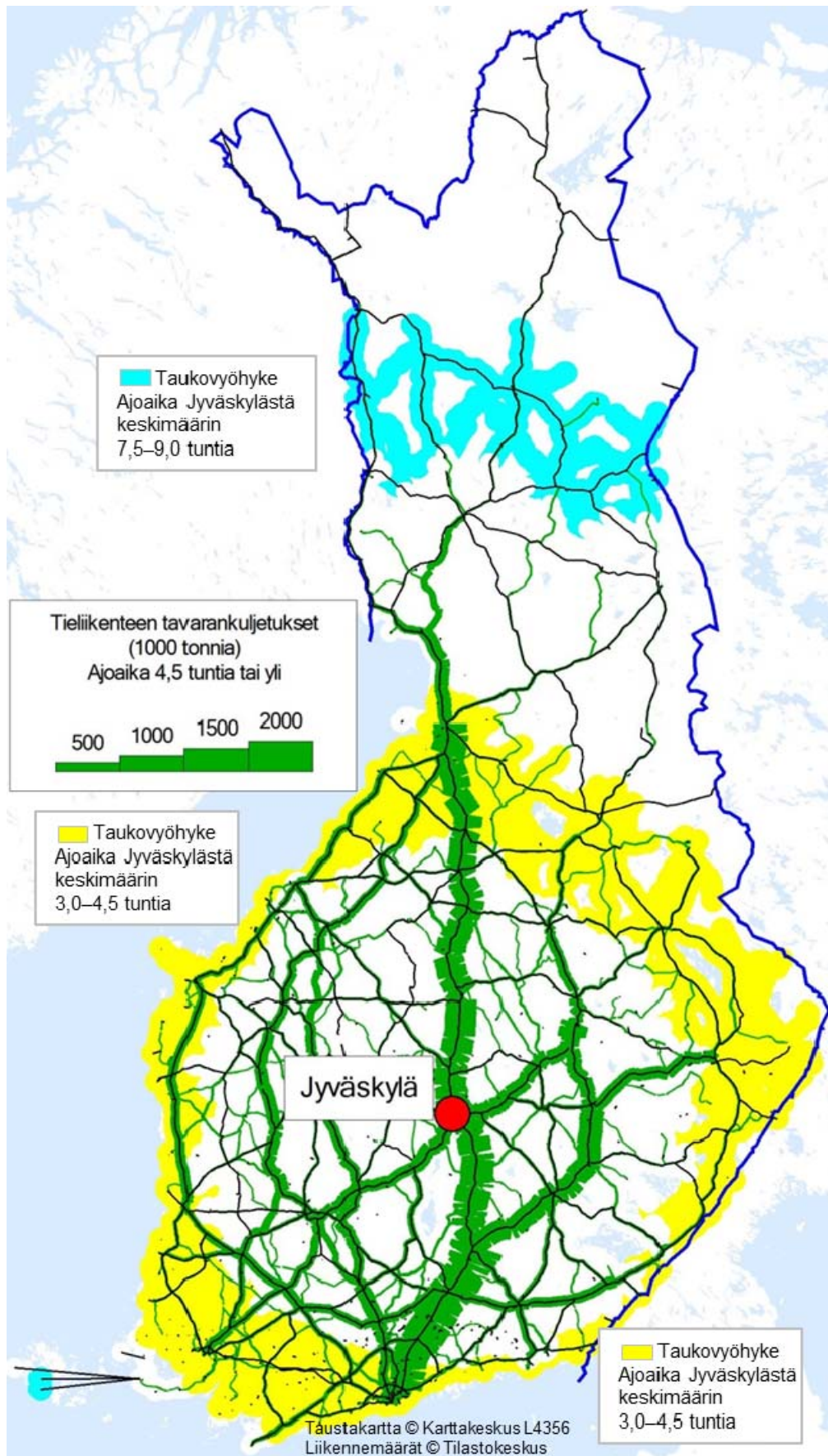


Taukovyöhykkeet

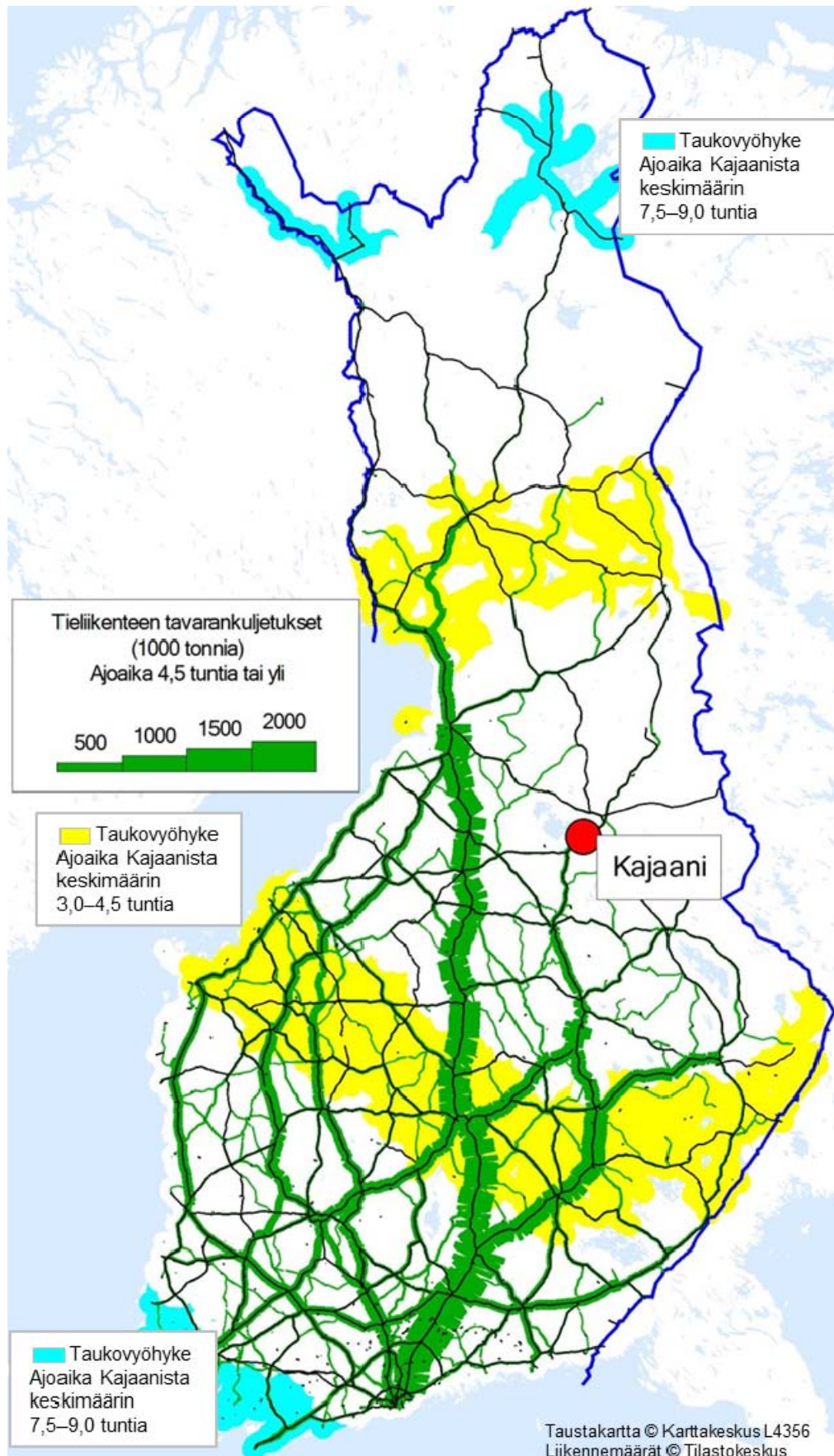
Taukovyöhykkeet Hämeenlinnasta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



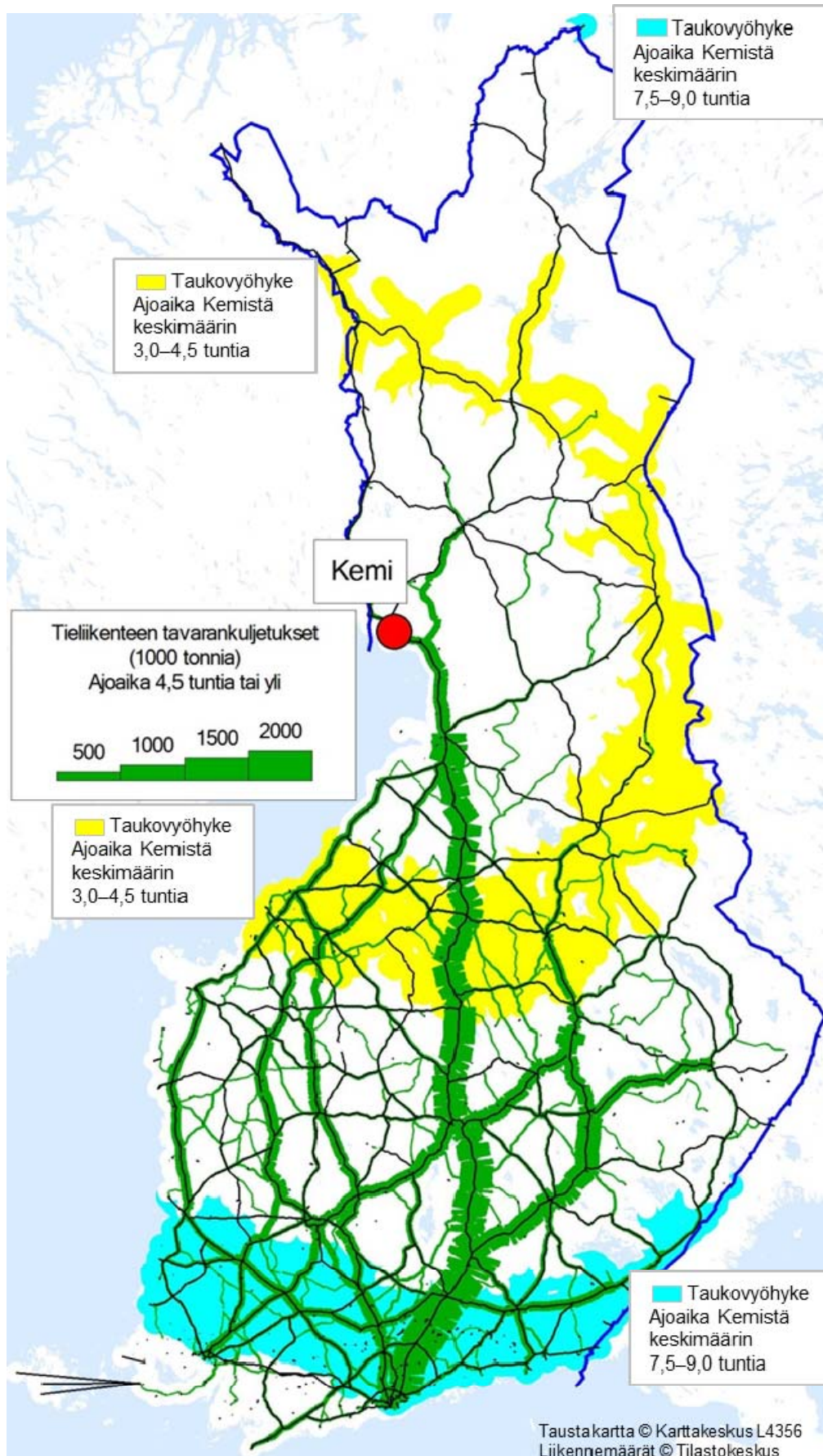
Taukovyöhykkeet Jyväskylästä (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



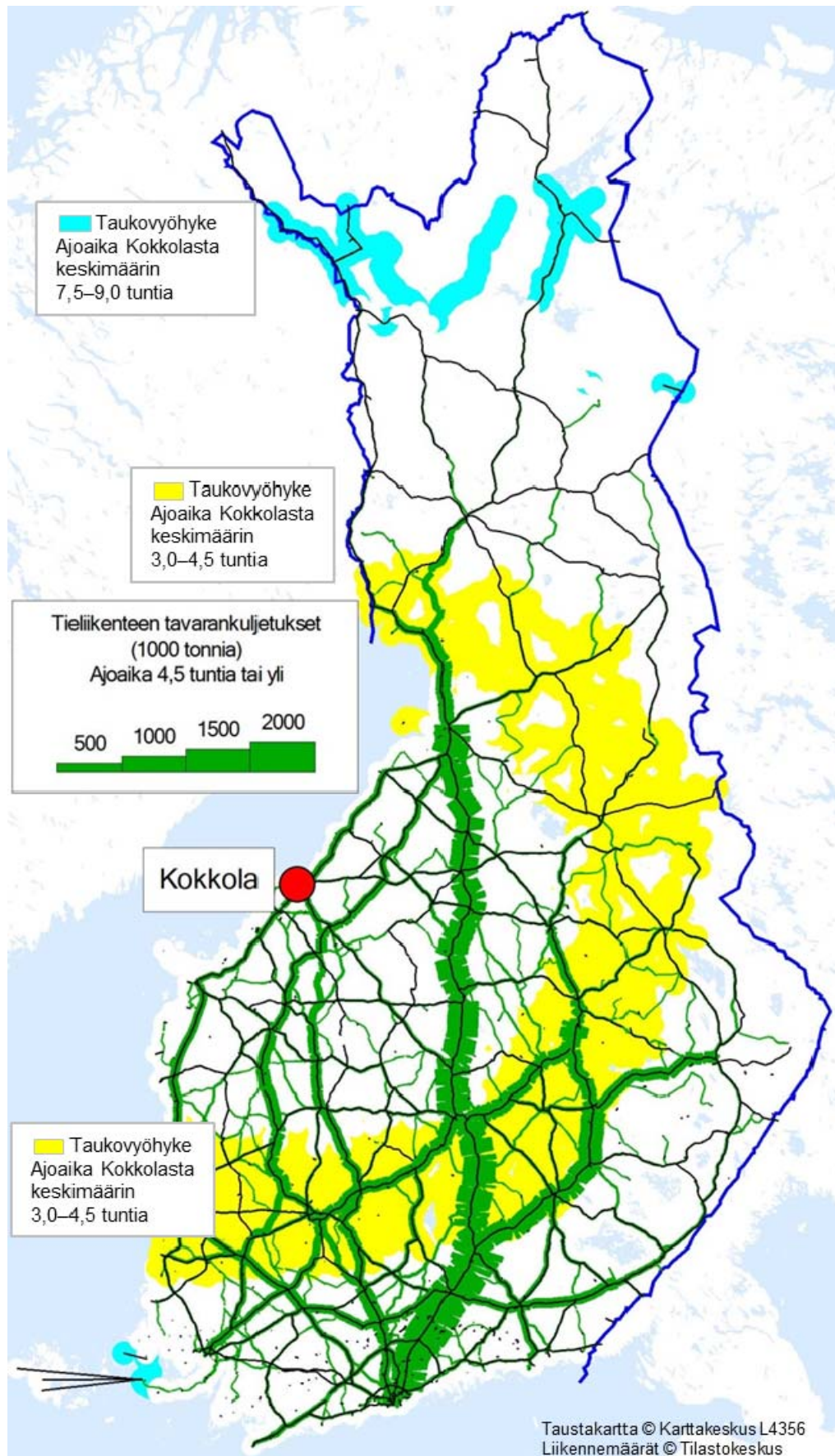
Taukovyöhykkeet Kajaanista (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



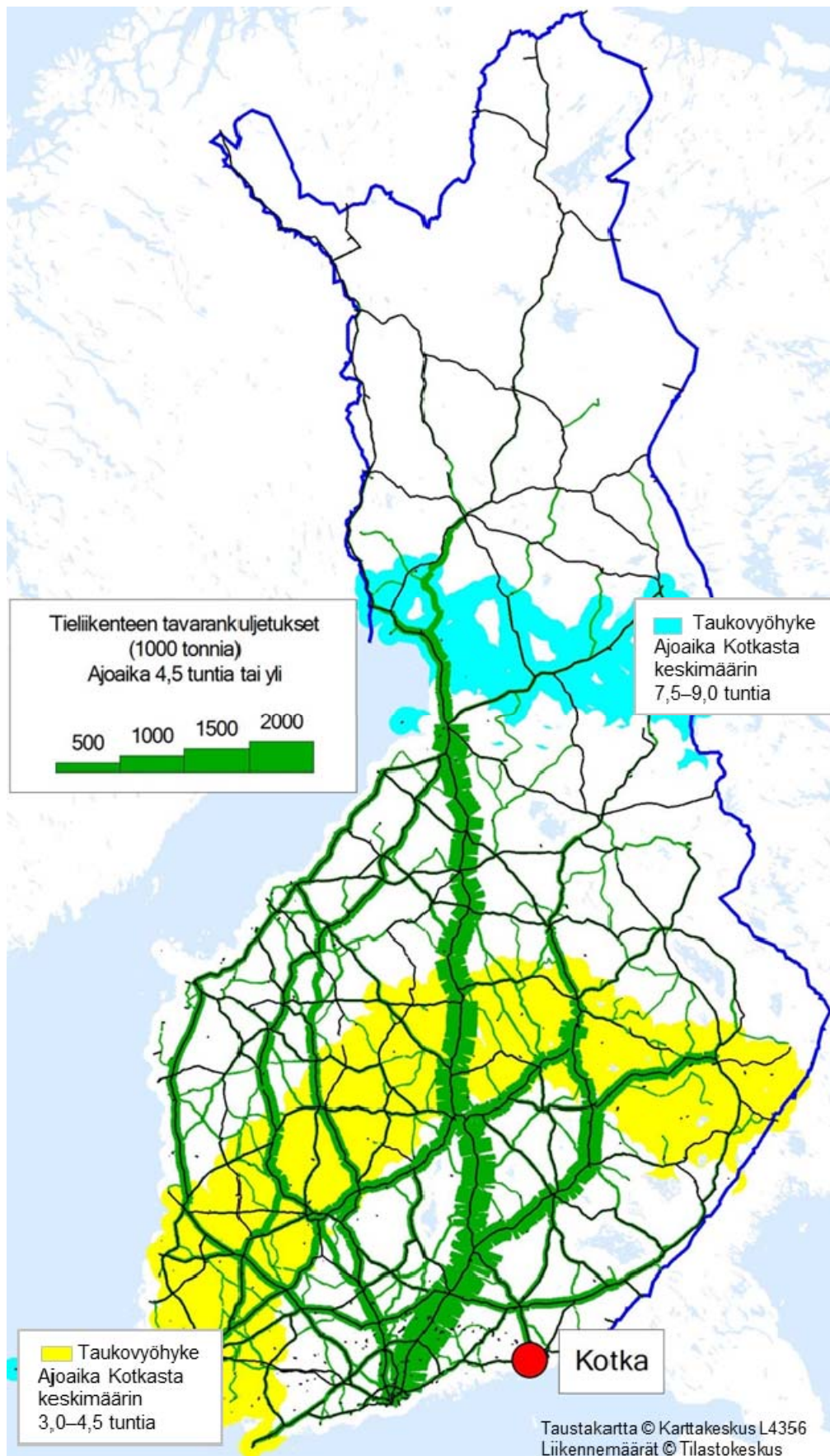
Taukovyöhykkeet Kemistä (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo).



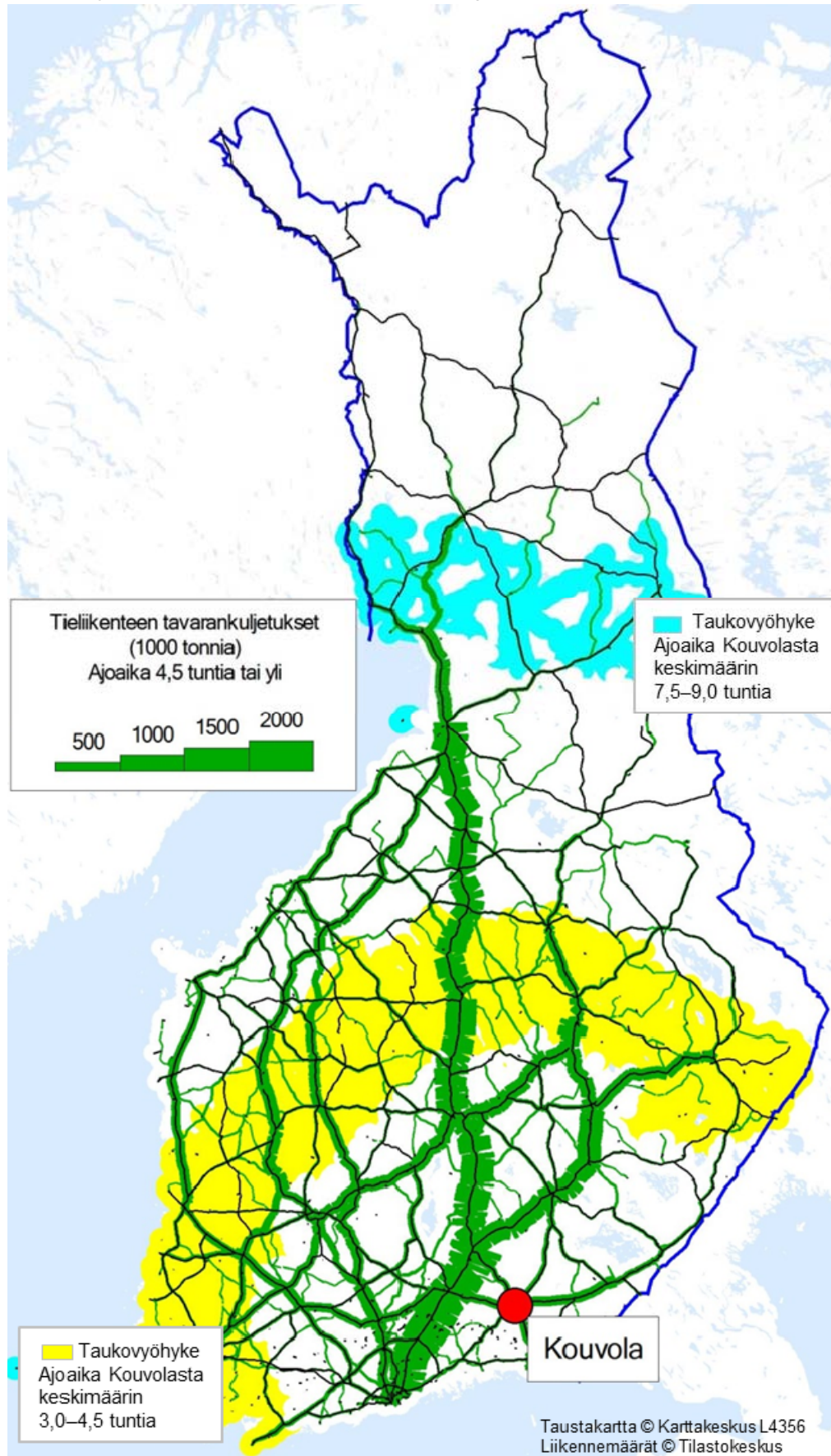
Taukovyöhykkeet Kokkolasta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



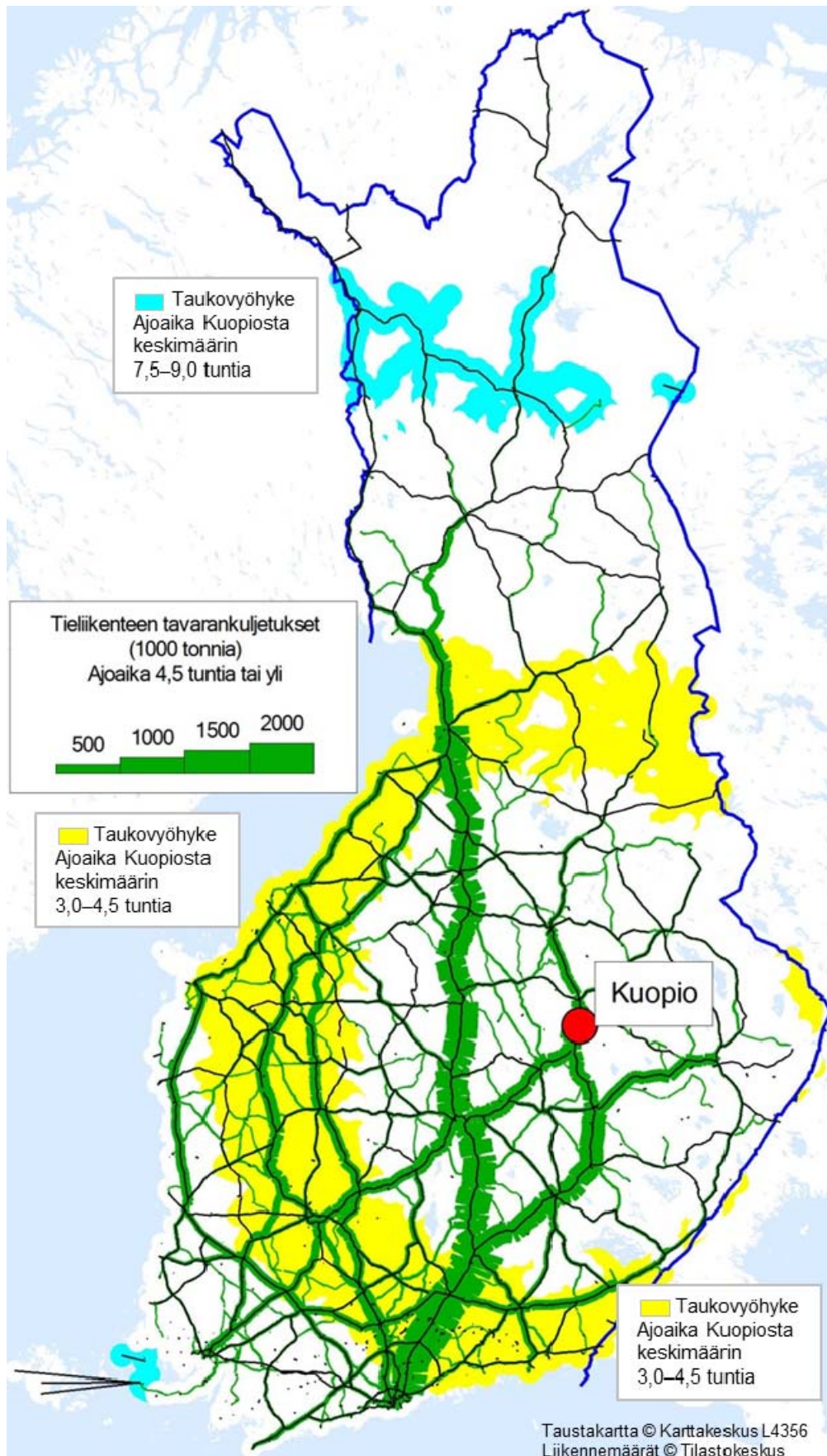
Taukovyöhykkeet Kotkasta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



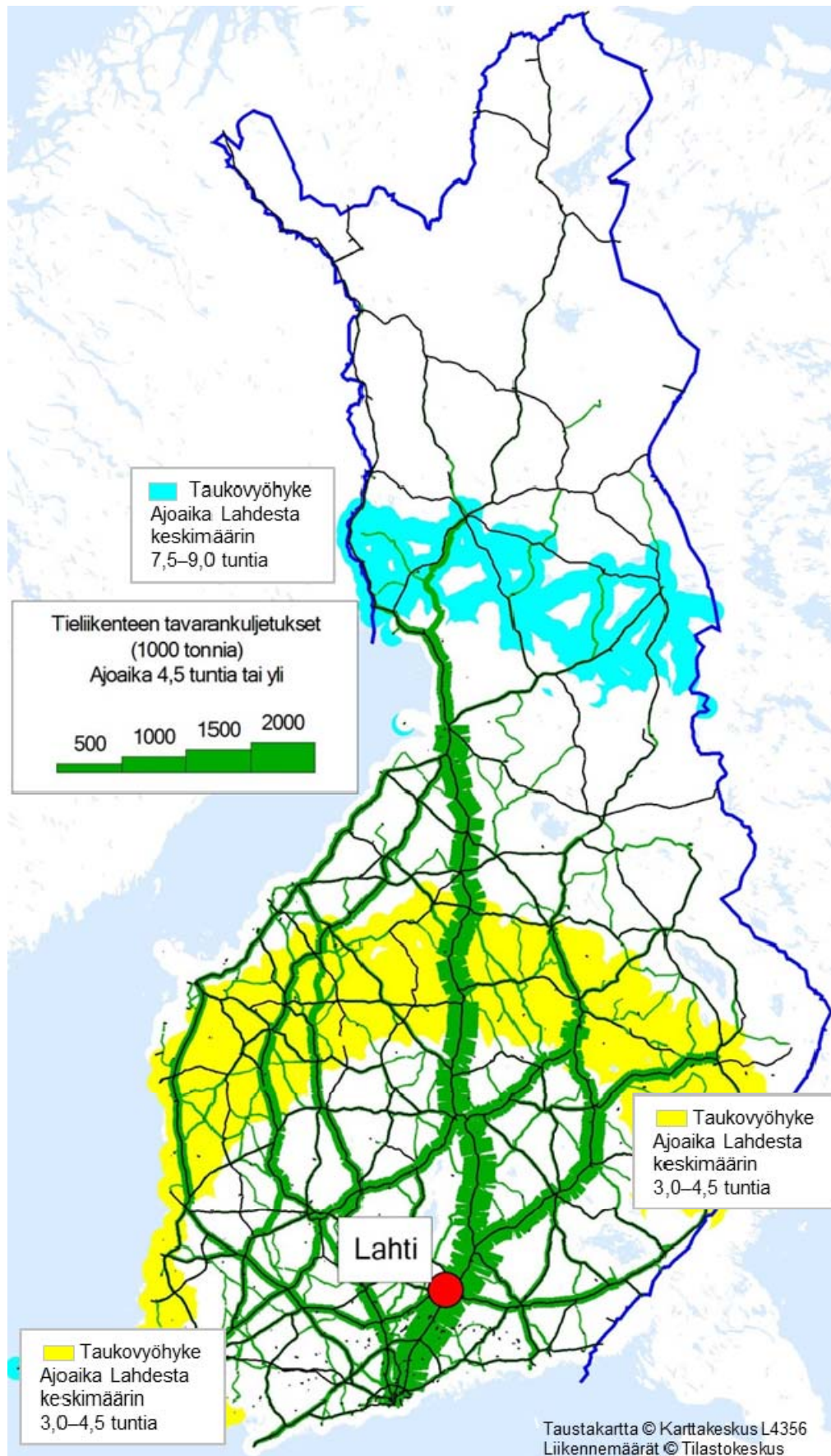
Taukovyöhykkeet Kouvolasta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



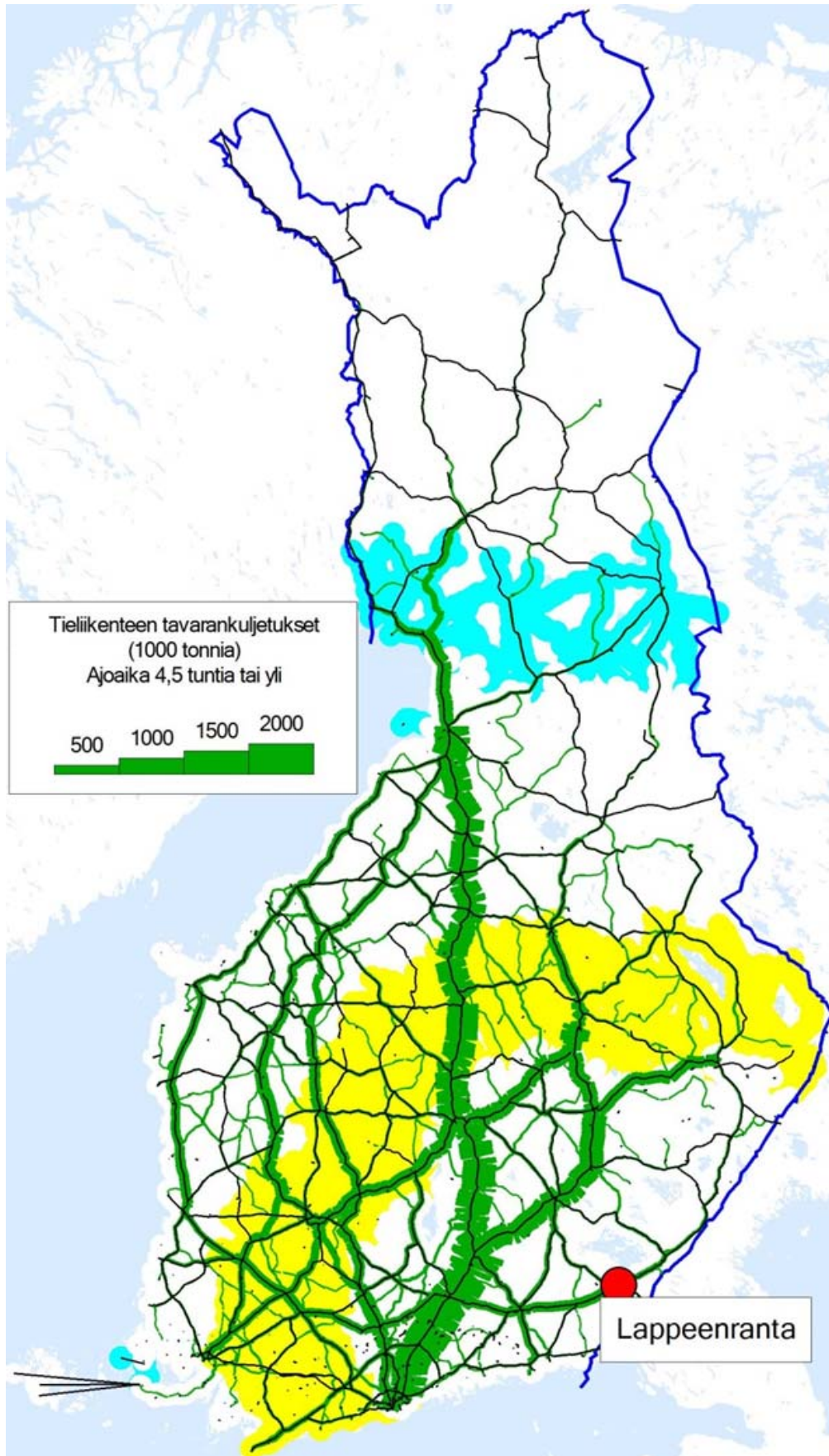
Taukovyöhykkeet Kuopiosta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



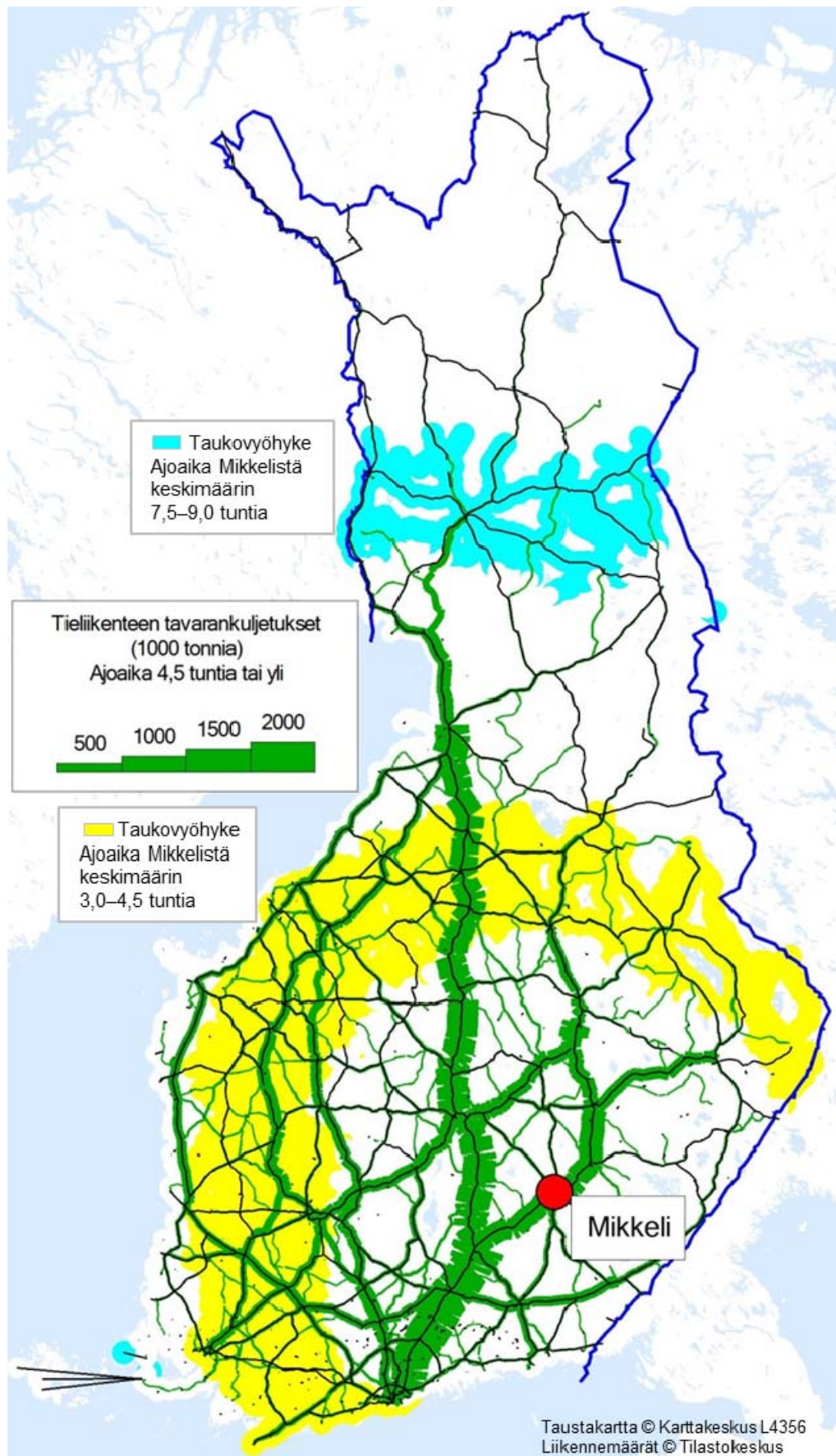
Taukovyöhykkeet Lahdesta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



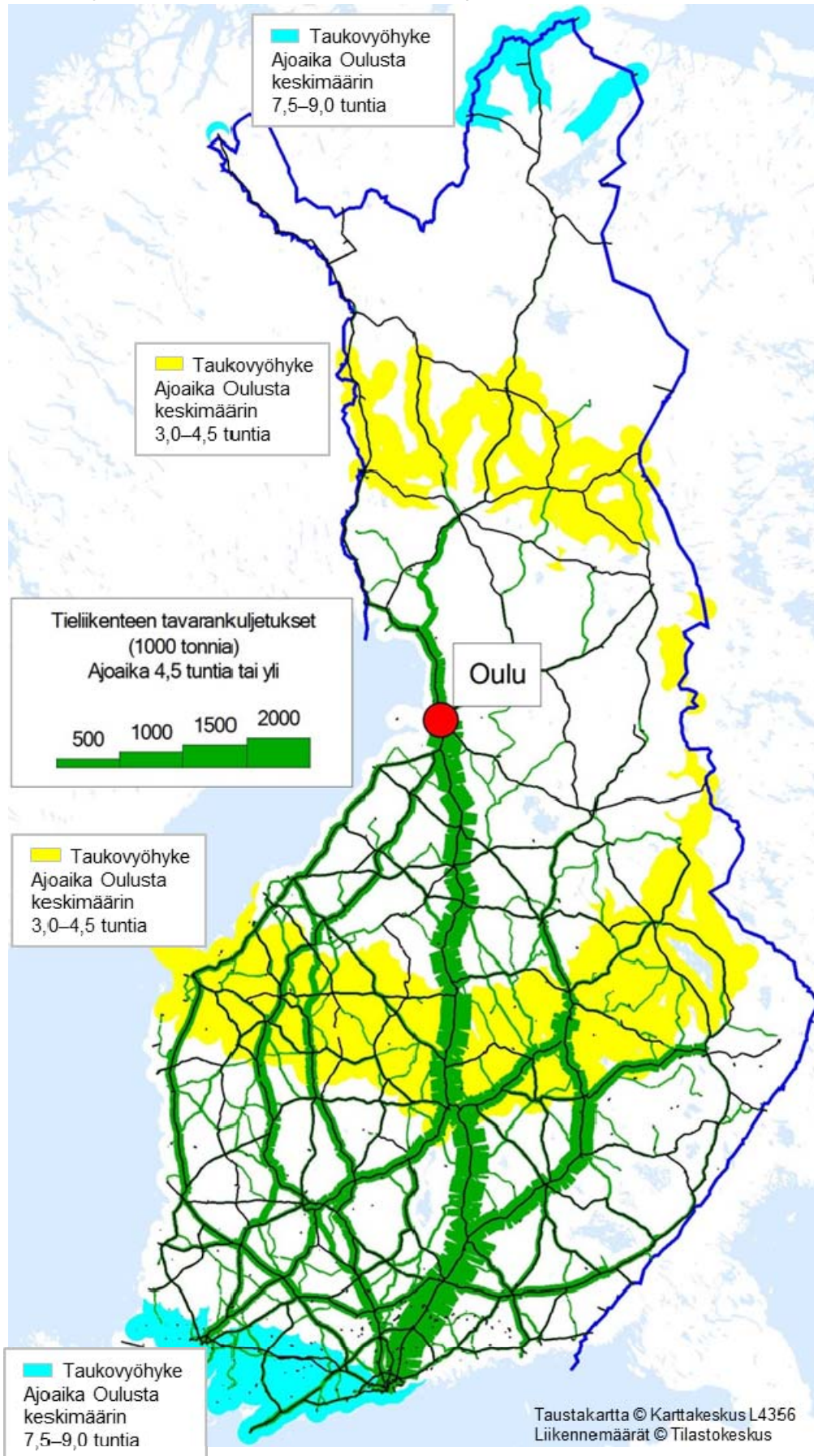
Taukovyöhykkeet Lappeenrannasta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



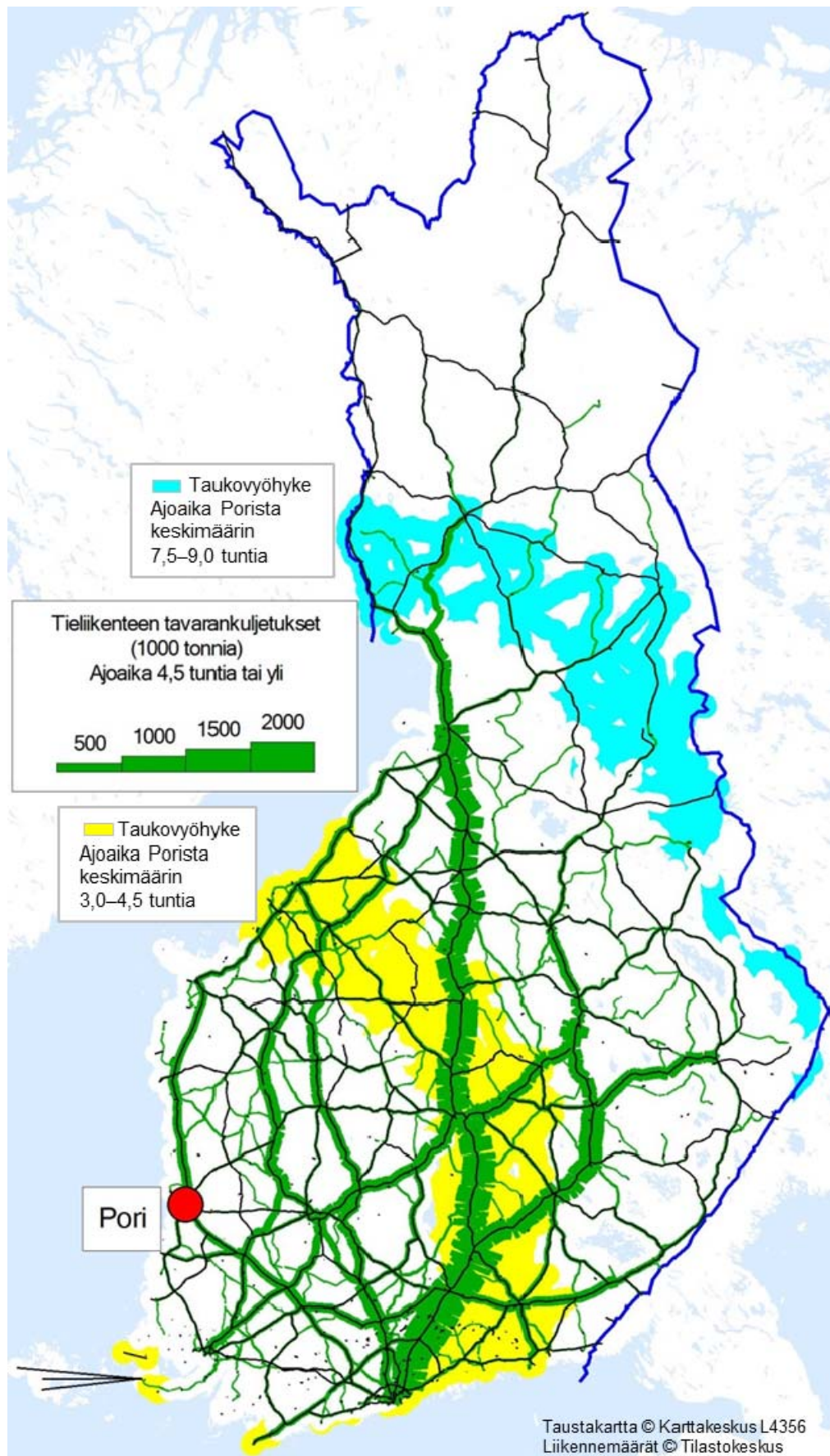
Taukovyöhykkeet Mikkelistä (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



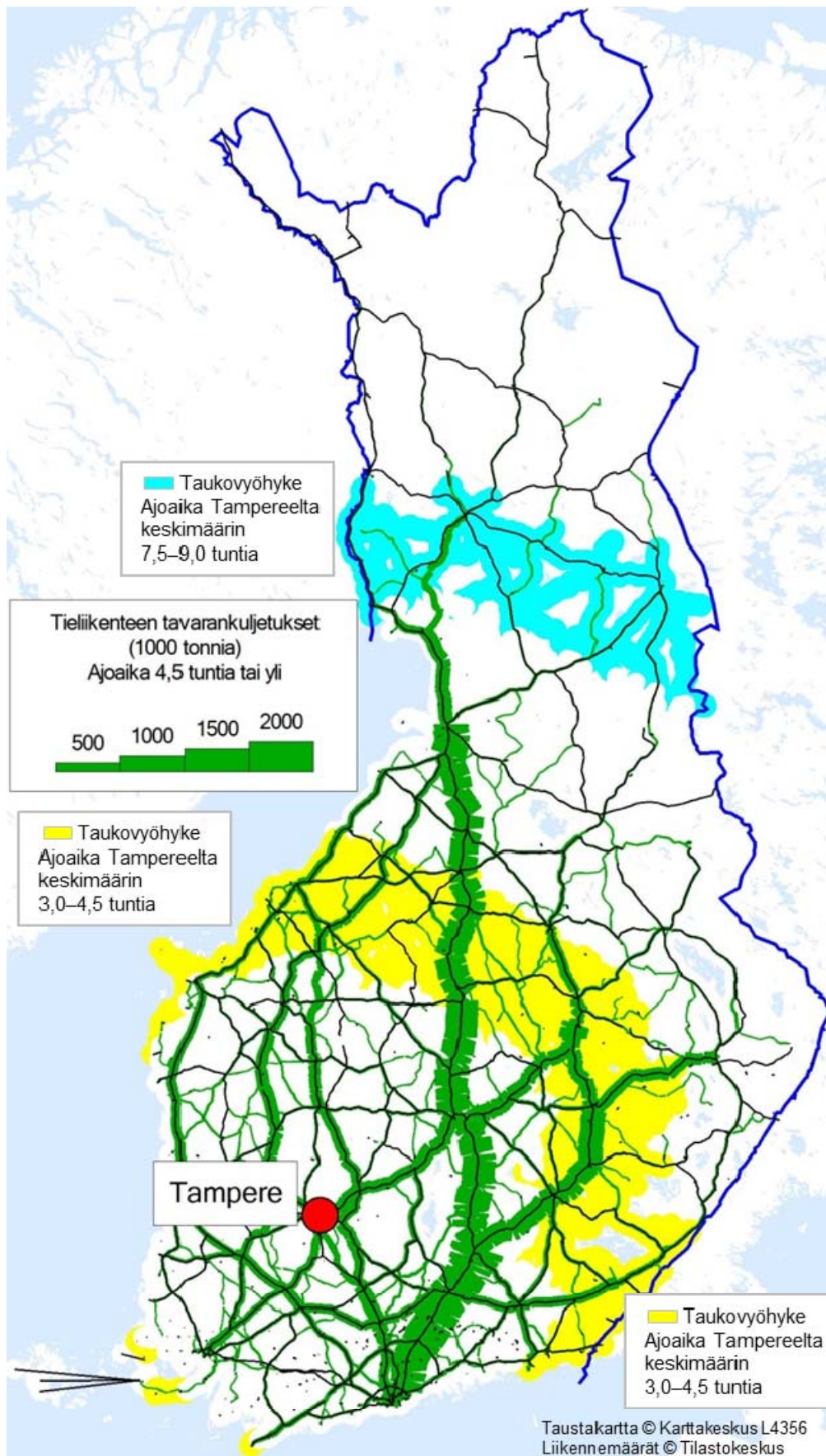
Taukovyöhykkeet Oulusta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



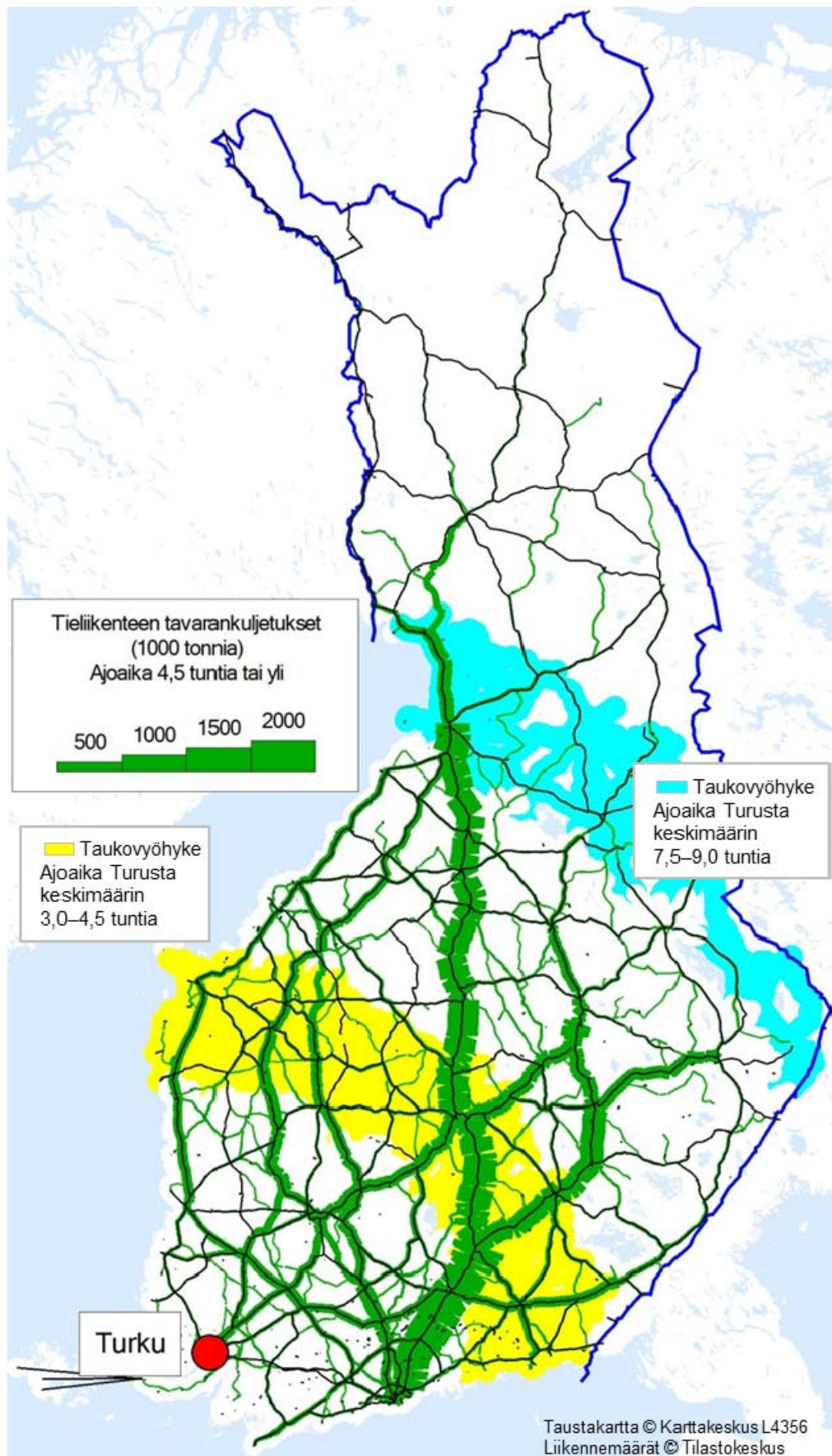
Taukovyöhykkeet Porista (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



Taukovyöhykkeet Tampereelta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



Taukovyöhykkeet Turusta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)



Taukovyöhykkeet Vaasasta (liikennemäärätiedot lähde Tilastokeskus, tieliikenteen tavarankuljetukset, vuosien 2009–2013 keskiarvo)

