



# Raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämissuunnitelma

Väyläviraston julkaisuja 74/2022

Väylävirasto  
Trafikledsverket

# Sisällysluettelo

<b>Esipuhe</b>	<b>3</b>
<b>1. Työn tausta ja tavoitteet</b>	<b>4</b>
1.1 Työn tausta	4
1.2 Kuljetusalan tarpeet taukopaikkojen kehittämistyölle	5
1.3 Työn tavoitteet	6
<b>2. Toimintaympäristö</b>	<b>7</b>
2.1 Kuljettajien työaikoja koskevat määräykset	7
2.2 Taukopaikkoja koskevat säädökset	8
2.3 Euroopan komission asetus palveluista	9
2.4 Euroopan komission asetus turvallisuudesta	10
2.5 Erilaiset taukopaikat maanteillä	11
2.6 TEN-T-tiet ja maanteiden pääväylät	12
<b>3. Raskaan liikenteen taukopaikat - nykytila</b>	<b>13</b>
3.1 Raskaan liikenteen taukopaikkojen nykytilan kartoitus	13
3.2 Taukopaikat päätieverkolla ja tunnistetut tarvealueet	14
3.3 Palvelujen nykytila	15
<b>4. Kehittämissuunnitelma</b>	<b>16</b>
4.1 Suunnitelman lähtökohtia ja haasteita	16
4.2 Toimintamallina laaja-alainen yhteistyö	18
4.3 Taukopaikkojen palvelut	20
4.4 Taukopaikkaverkon täydentäminen uusien tiehankkeiden yhteydessä	22
4.5 Uudet pysäköintialueet raskaalle liikenteelle	23
4.6 Taukopaikat selkeämmin mukaan MAL-prosessiin	24
4.7 Liikenteen valvontapaikat mukaan kehittämiseen	25
<b>5. Jatkotoimenpiteet</b>	<b>26</b>
<b>LIITE</b>	

# Esipuhe

Raskaan liikenteen levähdys- ja taukopaikoista on ollut puutetta hyvin pitkään. Tämä on todettu monissa taukopaikkojen käyttöä selvittäneissä tutkimuksissa. Uusien alueiden kehittämistä ovat jarruttaneet mm. vaikeus saada soveltuvia maa-alueita tähän käyttöön sekä käytännön toteutus asiaan liittyvien useiden osapuolien kesken.

Yksi tekijä taukopaikkojen tarpeen taustalla on työaikalainsäädäntö, joka määrittelee kuljettajien ajoajat ja tarvittavat tauot ja niiden pituudet. Jotta kuljettajien on mahdollista noudattaa lakia, tarvitaan taukopaikkoja, jossa on tilaa pitkälle ajoneuvoyhdistelmälle sekä kuljettajan tarvitsemia palveluja.

Taukopaikkaverkon kehittämiseen on tahtoa. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2021-2032 yhtenä toimenpiteenä on laatia toteuttamissuunnitelma raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston kehittämisestä. Euroopan komission asetus TEN-T-verkoista ja niillä olevista palveluista korostaa taukopaikkojen merkitystä ja määrittelee niille minimipalvelut ja enimmäisvälimatkat.

Huoltovarmuuden merkitys on viime vuosina korostunut. Toimiva jakeluliikenne on keskeinen osatekijä huoltovarmuudessa. Maailmalla on nähty esimerkkejä negatiivisista vaikutuksista, kun rekkaliikenne ei syystä tai toisesta toimi.

Tässä työssä on keskitytty rekkaparkkeihin. Siirtokuormausalueilla on myös tärkeä rooli raskaan liikenteen kuljetuksissa. Niiden kohdalla suurimmat kehittämistarpeet ovat yleensä kaupunkien katuverkolla lähellä kuljetusten määränpäitä, minkä vuoksi ne rajattiin tästä työstä pois.

Suunnitelmaa laati laaja-alainen työryhmä, jossa olivat edustettuina sekä väylänpidon että rahtiliikenteen edustajat. Lisäksi ryhmä kuuli palveluntarjoajien edustajia. Ryhmään kuuluivat:

Pekka Aaltonen	Logistiikkayritysten Liitto
Anna Haakana	Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto
Ari Herrala	Suomen Kuorma-autoliitto SKAL
Juha Nyberg	Rahtarit ry
Kari Keski-Luopa	Keski-Suomen ELY-keskus
Toni Myyryläinen	Keski-Suomen ELY-keskus
Jaakko Mattila	Pirkanmaan ELY-keskus
Juha Mäki	Varsinais-Suomen ELY-keskus
Marko Mäenpää	Traficom
Jari Gröhn	Väylävirasto
Jaakko Knuutila	Väylävirasto
Jukka Peura	Väylävirasto
Camilla Rand-Heinälä	Väylävirasto

Työtä ovat Väylävirastossa ohjanneet Jari Gröhn, Jaakko Knuutila, Jukka Peura ja Camilla Rand-Heinälä. Työstä ovat WSP Finland Oy:ssä vastanneet Timo Kärkinen ja Kaisuliina Vihanti.

Helsingissä lokakuussa 2022

# 1. Työn tausta ja tavoitteet

## 1.1 Työn tausta

Raskaan liikenteen taukopaikkojen puute on jatkunut pitkään ja liikenteen lisääntyessä tilanne on huonontunut. Puutetta on sekä taukopaikkojen määrässä että alueilta saatavissa palveluissa ja niiden aukioloajoissa. HCT-kaluston myötä haasteita taukopaikoille on tullut lisää. Haasteet ovat suurimmat pääkaupunkiseudulla, mutta tarvetta uusille taukopaikoille on myös muilla suurilla kaupunkiseuduilla.

Taukopaikkojen tarve on tunnistettu myös Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2021-2032, jossa on määritelty toimenpide raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämisestä. Toimenpiteessä ovat mukana myös raskaan liikenteen valvontapaikat, joiden määrä tällä hetkellä niinkään on liian pieni.

Valtion intressinä taukopaikkojen suhteen on varmistaa, että kotimaisella ja kansainvälisellä tavaraliikenteellä on toimivat olosuhteet koko maassa. Suomi on myös sitoutunut kehittämään TEN-T-verkkoja, jotka tukevat liikennettä, liikkumista ja liiketoimintaa. Raskaan liikenteen taukopaikat ovat osa TEN-T-tieverkkoa.

Taukopaikkaverkoston kehittämisessä haasteena on ollut se, että kuntien näkökulmasta taukopaikat ovat tilaa vieviä eivätkä ne tuota kovinkaan paljoa verotuloja. Maakuntakaavoituksen näkökulmasta alueet nähdään pitkällä aikavälillä vähemmän kiinteinä kuin esimerkiksi raideliikenteen varikot, ja siksi niitä ei ole otettu mukaan maakuntakaavoihin.

### 5.2.1.2 Väylämuotokohtaiset toimenpiteet

- Yhteistyössä valtion toimijoiden, kuntien ja yritysten kanssa laaditaan suunnitelma valtakunnallisen raskaan liikenteen taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämisestä. Tämän pohjalta laaditaan toteuttamissuunnitelma, jossa määritetään verkon kehittämistarpeiden lisäksi mm. yhteistoimintamalli eri osapuolten rooleista ja huomioidaan mahdollisuudet reaaliaikaisen informaatiojärjestelmän kehittämiseksi. Lisäksi tarkastellaan raskaan liikenteen lepopaikkojen kunnossapitoa. Toteuttamissuunnitelman valmistelun yhteydessä arvioidaan myös raskaan liikenteen valvontapaikkojen sijoittamista keskeisille tieosuuksille käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Taukopaikka- ja siirtokuormausalueverkon kehittämistä toteutetaan siellä, missä tarve on suurin ja suunnitelmat valmiita. Toimenpiteet ja verkon kehittäminen sovitetaan yhteen maankäytön suunnittelun kanssa ja ne huomioidaan mm. MAL-sopimuksissa.

*Ote Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta.*

## 1.2 Kuljetusalan tarpeet taukopaikkojen kehittämistyölle

Taukopaikat palvelevat raskasta liikennettä mm. mahdollistamalla kuljettajien lakisääteisten taukojen ja vuorokausilevon pitämisen. Asianmukaisesti varustellut ja riittävät palvelut tarjoavat taukopaikat parantavat kuljettajien työolosuhteita merkittävästi ja ovat tärkeä tekijä myös liikenneturvallisuuden kannalta.

Taukopaikoilla on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Kun taukopaikat tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, voidaan kattavalla taukopaikkaverkostolla vähentää myös raskaan liikenteen määrää. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan erityisesti lähellä kaupunkeja ja terminaaleja.

Taukopaikkojen puute saattaa liikennemäärien lisääntyessä vaikuttaa yritysten logistiseen tehokkuuteen sekä sen kautta yritysten ja koko maan kilpailukykyyn. Sopivien taukopaikkojen puuttuessa logistiikkayritykset, kuljetusliikkeet ja varustamot joutuvat tekemään kustannuksia lisääviä erityisjärjestelyjä. Suurin osa kuljetuksista on sovitettu purkupaikkojen tai terminaalien aikatauluihin, mikä synnyttää tarvetta odottelulle ennen ajoa kohteeseen.

Pitkällä tähtäimellä taukopaikkojen puute saattaa heikentää mahdollisuuksia saada kuljetusalalle osaavaa ja motivoitunutta työvoimaa. Tästä on jo nähtävissä esimerkkejä eri puolilla maailmaa.



The screenshot shows a Politico news article. The title is "Europe's looming truck driver gap undermines UK appeals". The sub-headline reads: "The UK offers an 'apocalyptic scenario' if the Continent doesn't do better in recruiting drivers." The main image is a close-up of a blue truck cab with a red stripe and a logo. In the background, several white trucks are parked in a lot. At the bottom of the image, there is a caption: "The lockdowns caused more chaos, with many drivers initially forced out of work, leaving the industry scrambling to fill jobs as economies reopened | Chris J Ratcliffe/Getty Images".

## 1.3 Työn tavoitteet

Tässä työssä tavoitteena oli määritellä, miten raskaan liikenteen taukopaikkaverkkoa tulee Suomessa kehittää ja laatia kehitystyötä ohjaava toteutus-suunnitelma. Lähtökohtana työssä oli Liikenne12-suunnitelmassa esitetty toimenpide. Työssä keskeistä oli laaja-alaisesti kuulla niin väyläviranomaisten kuin kuljetussektorin edustajien näkökulmia ja yhteistyössä suunnitella, millaisia ja missä raskaan liikenteen taukopaikkojen tulee olla ja millaisia palveluja niissä tulee olla tarjolla.

Kehittämissuunnitelman laatimisen reunaehtoina ovat mm. aihepiiriä koskeva lainsäädäntö ja EU-tasoiset määrittelyt raskaan liikenteen taukopaikoilla tarjottavista palveluista sekä alueilta vaadittavasta turvallisuudesta. Lisäksi suunnitelman taustalla on liikenneturvallisuuden parantaminen liittyen lainmukaisten lepoaikojen noudattamiseen. Pääpaino työssä oli taukopaikkaverkon laadinnassa siten, että myös valvontapaikkaverkon kehittäminen otettiin huomioon. Siirtokuormausalueiden rooli työssä jäi pienemmälle huomiolle.



# 2. Toimintaympäristö

## 2.1 Kuljettajien työaikoja koskevat määräykset

Kuljettajien työaikalainsäädäntö edellyttää tauon pitämistä neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen. Taukopaikkaverkoston tulisi mahdollistaa taukojen pitäminen lain edellyttämällä tavalla, ja samalla kuljettajien työolosuhteet huomioon ottaen.

Kuljettajien työajat on määritelty työaikalaisissa sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa ajo- ja lepoajoista. Näiden keskeinen sisältö on:

- Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia. Sitä voidaan kalenteriviikon aikana kahdesti pidentää kymmeneen tuntiin.
- Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko, jollei hänen vuorokausi- tai viikkolepoaikansa ala. Tauko voidaan pitää myös kahdessa osassa. Tällöin ensimmäisen osan pitää olla vähintään 15 minuuttia ja toisen osan vähintään 30 minuuttia. Toinen osa pitää sijoittaa siten, että yhteenlaskettu ajoaika ei ylitä neljää ja puolta tuntia ennen tauon toisen osan alkamista.
- Vuorokausilevon tulee olla yhdenjaksoinen ja kestoltaan vähintään 11 tuntia jokaista 24 tunnin jaksoa kohden. Työhönsidonnaisuusaika eli ajoaika, muu työaika, odotusaika ja tauot yhteensä voivat olla enintään 13 tuntia.
- Vuorokausilepo voidaan jakaa pidettäväksi kahtena erillisenä jaksone, joista ensimmäisen tulee olla vähintään kolme tuntia ja jälkimmäisen vähintään yhdeksän tuntia.

- Saadakseen ajoneuvon sopivaan pysähdyspaikkaan kuljettaja voi poiketa edellä olevista siinä määrin kuin on tarpeen henkilöiden, ajoneuvon tai kuorman turvallisuuden varmistamiseksi, jos hän ei siten vaaranna liikenneturvallisuutta.
- Kuljettajan on tehtävä tällaisen poikkeamisen luonteesta ja syystä käsin merkintä valvontalaitteen piirturilevyyn tai valvontalaitteesta tulostettuun asiakirjaan tai työvuorolistaan viimeistään saavuttuaan sopivaan pysähdyspaikkaan.



*Digitaalinen ajonvalvontalaite.*

## 2.2 Taukopaikkoja koskevat säädökset

Taukopaikkoja koskevia säädöksiä on sekä kansainvälisellä että kansallisella tasolla. Euroopan tasolla taukopaikoista on säännöksiä osana TEN-T-verkon palveluja.

Euroopan komissio antoi ehdotuksen uudeksi asetukseksi TEN-T-suuntaviivoista joulukuussa 2021. Sen mukaan TEN-verkoilla on oltava levähdysalueita 60 km:n välein ja turvallisia (Safe and Secure Truck Parking Area, SSTPA) rekkaparkkeja 100 km:n välein. Ydinverkolle aikarajaksi jäsenvaltioille on asetettu vuosi 2030 ja kattavalle verkolle vuosi 2050. Asetusehdotus ja siihen sisältyvä vaatimus turvallisista rekkaparkeista on edelleen käsittelyssä.

Komission laatimassa SSTPA-asetuksessa on neljä eri tasoa turvallisuudelle: pronssi, hopea, kulta ja platina. Tason noustessa alueen tarjoama turvallisuus ja kontrolli paranevat. Jo lähtötaso edellyttää merkittäviä toimia. Suomessa ei ole tällä hetkellä yhtään pronssi- tai korkeamman tason taukopaikkaa ja Pohjoismaissa vain muutama. Turvalliset pysäköintialueet tulee sertifioida riippumattoman tahon toimesta.

Kuljettajille tarjottavia palveluja turvallisella ja sertifioidulla pysäköintialueella ovat:

- murtautumisen havaitseminen ja estäminen
- valaistus ja näkyvyys
- yhteyspisteet ja menettelyt hätätilanteessa
- kullekin sukupuolelle sopivat saniteettitilat
- vaihtoehtoja ruoan ja juoman ostamiseen
- viestintäyhteydet
- virtalähde (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1054)

Kansallisesti menettely taukopaikkojen toteuttamiseksi maanteihin kuuluville pysäköinti- ja levähdysalueille on määritelty laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Alueille on mahdollista sijoittaa erilaisia tienkäyttäjien palveluita, joiden toteuttamiseksi tarvitaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kanssa tehtävä sopimus. Maantiealueelle toteutettuja valtion palvelualueita on Suomessa yhdeksän ja ne sijaitsevat moottoriväylillä. Näitä on tarkemmin kuvattu luvussa 2.5.







## 2.3 Euroopan komission asetus palveluista

Euroopan komission [asetus \(EU\) 2022/1012](#) raskaan liikenteen taukopaikoilla olevista palveluista jakautuu kahteen osaan: minimipalvelut, jotka kaikilla taukopaikoilla pitää olla tarjolla, sekä niitä täydentävät muut palvelut.

Kuljettajien kannalta keskeisiä kaikilta taukopaikoilta edellytettäviä palveluja ovat mahdollisuus ostaa ruokaa ja virvokkeita 24/7, siistit ja käytävissä olevat WC- ja pesutilat sekä sähkön saatavuus.

Minimitason palvelut	Esimerkkejä muista palveluista
<ul style="list-style-type: none"><li>• WC-tilat (naisille ja miehille)</li><li>• Suihkutilat (naisille ja miehille)</li><li>• WC-tilat ovat siistit ja niissä tehdään säännöllisiä tarkastuksia (siivousvälit määritetty)</li><li>• Pesutilat ovat siistit ja niissä tehdään säännöllisiä tarkastuksia (siivousvälit määritetty)</li><li>• Vesipisteet</li><li>• Jäteastiat</li><li>• Selkeä opastus turvalliseen liikkumiseen alueella</li><li>• <b>Hätäyhteystiedot näkyvillä alueella</b></li><li>• <b>Ruokaa ja virvokkeita ostettavissa 24/7</b></li><li>• <b>WiFi</b></li><li>• <b>Sähköpistoke henkilökohtaiseen käyttöön</b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ravintola 24/7 alueella tai sen läheisyydessä</li><li>• Vaatteidenpesumahdollisuus</li><li>• Kuljettajien vapaa-aikatilat (tauko huone)</li><li>• Lumen ja jään poistoon välineet</li><li>• Piknik-pöydät</li><li>• Myyntiautomaatit</li><li>• Tieto pysäköintialueen kapasiteetista</li><li>• Mahdollisesti erillinen VAK-pysäköintialue</li><li>• Eriyisruokavalioruokaa saatavilla</li><li>• Intiimihygieniatuotteita ostettavissa</li><li>• Perustyövälineitä/varaosia ostettavissa alueella tai sen läheisyydessä</li><li>• Huoltopalveluja lähellä</li><li>• Apteekki</li><li>• Hotelli</li></ul>

## 2.4 Euroopan komission asetus turvallisuudesta

	<b>Pronssi</b> 	<b>Hopea</b> (lisäys pronssitasoon) 	<b>Kulta</b> (lisäys hopeatasoon) 	<b>Platina</b> (lisäys kultatasoon) 
<b>Alueen reuna-alue</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Turvallisen pysäköintialueen osoittaminen visuaalisesti.</li> <li>Valaistus 15 lux</li> <li>Hyvä näkyvyys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Asiaton kulku alueelle estetty aidalla, ojalla tms. tai reuna-alueen vartiointi valvontakameralla sekä videotallennuksella.</li> <li>Valaistus 20 lux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 1,8 m korkea aita</li> <li>Valaistus 25 lux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aidassa piikkilanka ylikiipeämisen estämiseksi.</li> </ul>
<b>Pysäköintialue</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alueelle ajo sallittu vain rahtiliikenteelle ja hyötyajoneuvoille (osoitetaan viitoituksella).</li> <li>Paikan päällä tai etänä tehtävät tarkastukset vähint. 1 krt / 24h.</li> <li>Valaistus 15 lux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Paikan päällä tai etänä tehtävät tarkastukset vähintään 2 krt/24h (1 krt päivällä ja 1 krt yöllä).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hopeatasoon tarkastusten lisäksi mahdollisuus ottaa vartiointiin yhteyttä 24/7.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vartiointi paikan päällä tai reaaliaikainen videovalvonta 24/7.</li> </ul>
<b>Alueen sisäänkäynti/ poistumistie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valaistus 25 lux</li> <li><b>Vartiointikamera</b>, jossa hyvä kuvanlaatu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Portti/puomi</li> <li><b>Vartiointikamera ja sisään ajavien ajoneuvojen tallennus.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Portti/puomi, joka estää ryömimisen ali ja kiipeämisen yli</li> <li>Rekisterikilpitunnistus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Portit</li> <li>Rekisteritunnusten tulee vastata lippua</li> <li>Reaaliaikainen seuranta</li> <li>Vartiointikamera ajoneuvojen tallennuksella</li> </ul>
<b>Valvonta-henkilöstön tehtävät</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Asiattomien ajoneuvojen poisajon estäminen.</li> <li>Asiattomien ajoneuvojen poisto alueelta, jos se on lain mukaan mahdollista.</li> <li>Riskienarviointisuunnitelma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Koulutettu henkilöstö tavoitettavissa paikan päällä tai etänä 24/7</b></li> <li>Vastuuhenkilön nimeäminen</li> <li>Henkilöstön vuosittaisen koulutuksen dokumentointi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lisävaatimuksia henkilöstölle</li> <li>Tekninen käyttöjäopas</li> <li>Hälytysvastausmenettelyt</li> <li>Hallintajärjestelmässä DATEX II tietojensiirto</li> <li>Liiketoimintajatkuvuussuunnitelma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Ennakkovaraus</b></li> <li>Lisävaatimuksia henkilöstölle</li> <li>Sähkökatkoon varautuminen.</li> <li>Aluekohtainen riskienarviointi kerran vuodessa.</li> </ul>

## 2.5 Erilaiset taukopaikat maanteillä

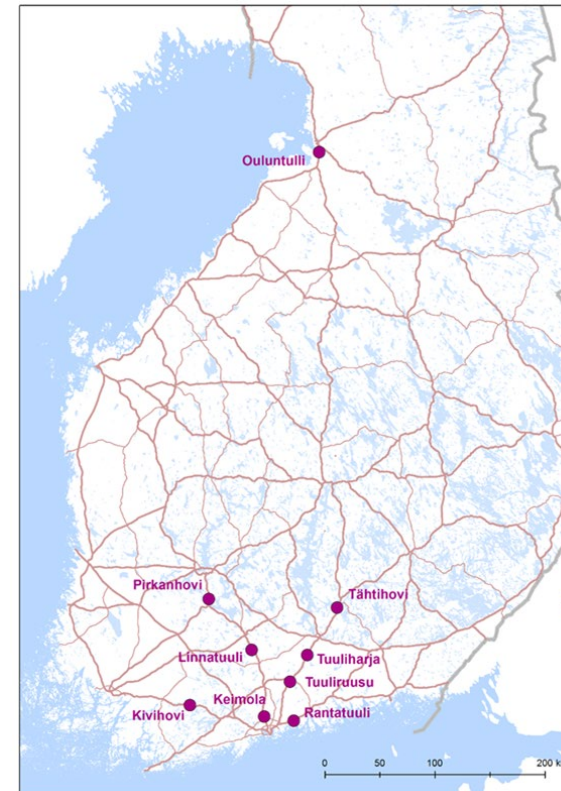
Suomen tieverkolla on raskaan liikenteen käytössä taukopaikkoja, joilla alueiden varustelu ja niillä saatavilla olevat palvelut vaihtelevat.

**Valtiolla on yhdeksän maanteihin liittyvää liikenteen palvelu-alueita**, jotka on toteutettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisesti. Laissa määritellään, että maantien kuuluville palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen kilpailuttaa yrittäjät ja tekee sopimuksen alueen käyttämisestä, rakentamisesta, tiedon tuottamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Asemilla on raskaan liikenteen edellyttämät palvelut tarjolla 24/7.

Suurin osa palveluja tarjoavista taukopaikoista on **markkinaehtoisesti tieverkolla toimivia huoltoasemia**. Näillä on rekkojen tankkauksen lisäksi aseman palvelutarjonnasta riippuen mahdollista ostaa ruokaa ja käyttää muita palveluja, kuten WC ja suihkut. Huoltoasemaverkosto on varsin kattava, mutta aukioloajat ovat vilkkaimpien pääväylien ulkopuolella rajoitetut. Huomattavaa on, että huoltoasemien tärkein tulonlähde on henkilöautoliikenne raskaan liikenteen osuuden liikevaihdosta ollessa hyvin pieni.

Edellisten lisäksi on maanteiden varsilla olevia kaikelle autoliikenteelle tarkoitettuja **levähdys- ja pysäköintialueita**. Tarjottavat palvelut vaihtelevat kahvilasta pelkkään jäteastiaan. Alueilla on mahdollista pitää lain edellyttämiä taukoja, mutta useimmiten palvelut eivät vastaa taukopaikoille esitettyjä vaatimuksia tai niitä ei ole lainkaan. Jos maantien pysäköinti- tai levähdysalueelle ei ole asetettu pysäköinnin kestolle aikarajaa, se on 48 h.

Uutena taukopaikkana ovat tulossa erityiset **rekkaparkit**, joissa on tarjolla huoltoasemien palvelut tankkausmahdollisuutta lukuun ottamatta. Nämä helpottavat erityisesti pulaa yön yli tapahtuvaa pysäköintiä palvelevista alueista.



*Valtion palvelualueet.*

## 2.6 TEN-T-tiet ja maanteiden pääväylät

Tässä työssä on tarkasteltu taukopaikkoja sillä osalla valta- ja kantateitä, joka muodostuu TEN-T-ydin- ja kattavasta verkosta sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella 1.1.2019 määritetyistä valtakunnallisesti merkittävistä maantieverkon pääväylistä. Komissio antoi joulukuussa 2021 uuden TEN-T-asetusehdotuksen, jonka mukaan:

TEN-T-ydinverkko, valmis vuoteen 2040 mennessä:

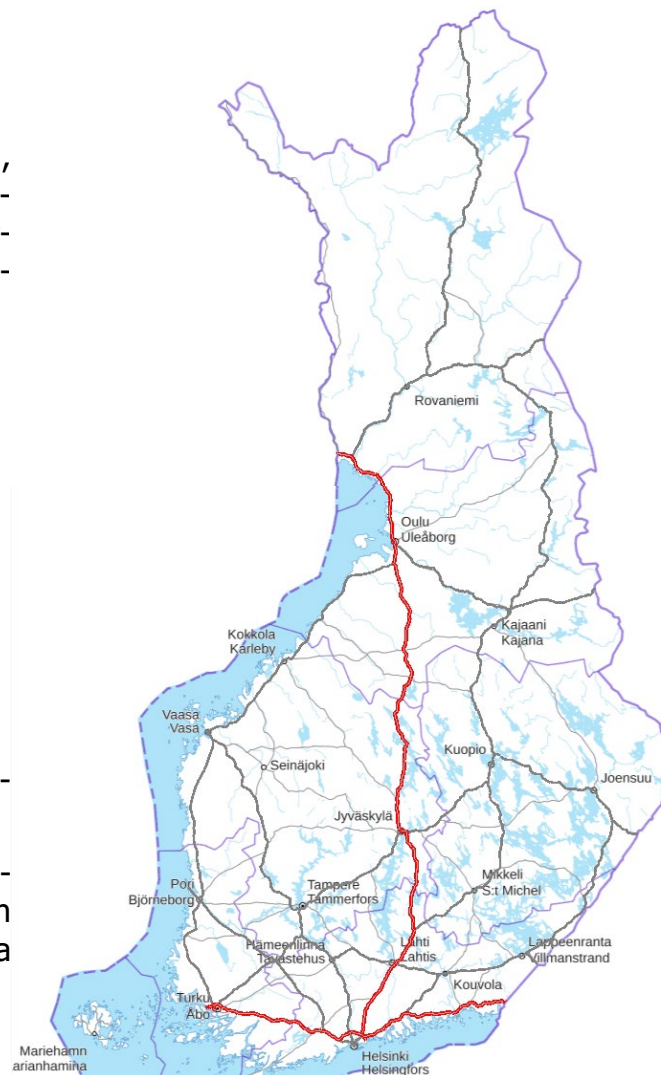
- pituus 1 100 km
- 2-ajoratainen tie
- levähdysalueita 60 km:n välein vuoteen 2030 mennessä
- turvallinen rekkaparkkialue 100 km:n välein.

TEN-T kattava verkko, vuoteen 2050 mennessä:

- pituus 4 100 km
- 2-ajoratainen tie
- levähdysalueita 60 km:n välein
- turvallinen rekkaparkkialue 100 km:n välein.

TEN-teiden 2-ajorataisuudesta voidaan tinkiä, jos keskimääräinen vuorokausiliikenne tiellä on alle 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikennemäärät Suomessa ovat etelän vilkkaimpia osuuksia lukuun ottamatta huomattavasti alle 10 000 ajon./vrk. Hiljaisimmilla TEN-T-verkon osuuksilla liikennettä vuonna 2021 oli alle 1000 ajon./vrk, josta raskasta liikennettä alle 100 ajoneuvoa.



TEN-T-ydinverkko (punainen) ja kattava verkko (tummanharmaa).



Valtakunnallisesti merkittävät maanteiden pääväylät.

# 3. Raskaan liikenteen taukopaikat - nykytila

## 3.1 Raskaan liikenteen taukopaikkojen nykytilan kartoitus

Taukopaikkojen käyttöä on selvitetty aikaisemmin erilaisilla laskennoilla. Eniten niitä on tehty Uudellamaalla, jossa kysyntä on suurinta, sekä Varsinais-Suomessa ja Keski-Suomessa. Selvitysten tuloksena on ollut, että pulaa on suurimmilla kaupunkiseuduilla erityisesti yön yli pysäköinnin mahdollistavista paikoista. Tämä johtaa pysäköintiin luvattomilla paikoilla varsinaisten taukopaikkojen läheisyydessä sekä epävirallisten pysäköintipaikkojen syntyymiseen.

Uusin Uudellamaalla tehty tutkimus (v. 2021) osoittaa, että pysäköintipaikkojen kysyntä suuntautuu yhä enemmän etelään ja lähelle tärkeimpiä terminaaleja.

Tämän työn yhteydessä kartoitettiin miten nykyiset valtion palvelualueet ja markkinaehtoinen huoltoasemaverkko vastaa taukopaikoille asetettuihin vaatimuksiin. Alueiden palvelutarjontaa tarkasteltiin mm. aukioloajan, pysäköintipaikkojen määrän ja suihkutilojen osalta. Tarkastelu tehtiin huoltoasemien verkkosivuilta saatavien tietojen sekä Rahtarit ry:n ylläpitämän Rahtirasti-palvelun avulla. Tarkasteltavan verkon muodostivat TEN-T-ydin- ja kattava verkko sekä maantieverkon pääväylät.

Huoltoasemien aukioloajoissa tapahtui työn aikana muutoksia, joiden taustalla olivat toisaalta paluu koronapandemian jälkeen normaaliin arkeen ja sen myötä tullut huoltoasemapalvelujen kysynnän kasvu sekä toisaalta pandemia-ajan aiheuttamat muutokset palveluasemahenkilöstön määrässä ja saatavuudessa, mikä on vaikeuttanut mm. 24 h palvelujen tarjoamista.

Liitteessä 1 on esitetty taukopaikkojen sijainti päätieverkolla sekä tieverkon raskaan liikenteen määrä.



# 3.2 Taukopaikat päätieverkolla ja tunnistetut tarvealueet



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Nykyiset palvelualueet (paikkamäärä)

- ◆ >25
- ◆ 15-25
- ◆ 5-15

Taukopaikat avoinna 24 h (paikkamäärä)

- 0
- <5
- 5-10
- 5-15
- 15-25
- >25

Taukopaikat ei 24h (paikkamäärä)

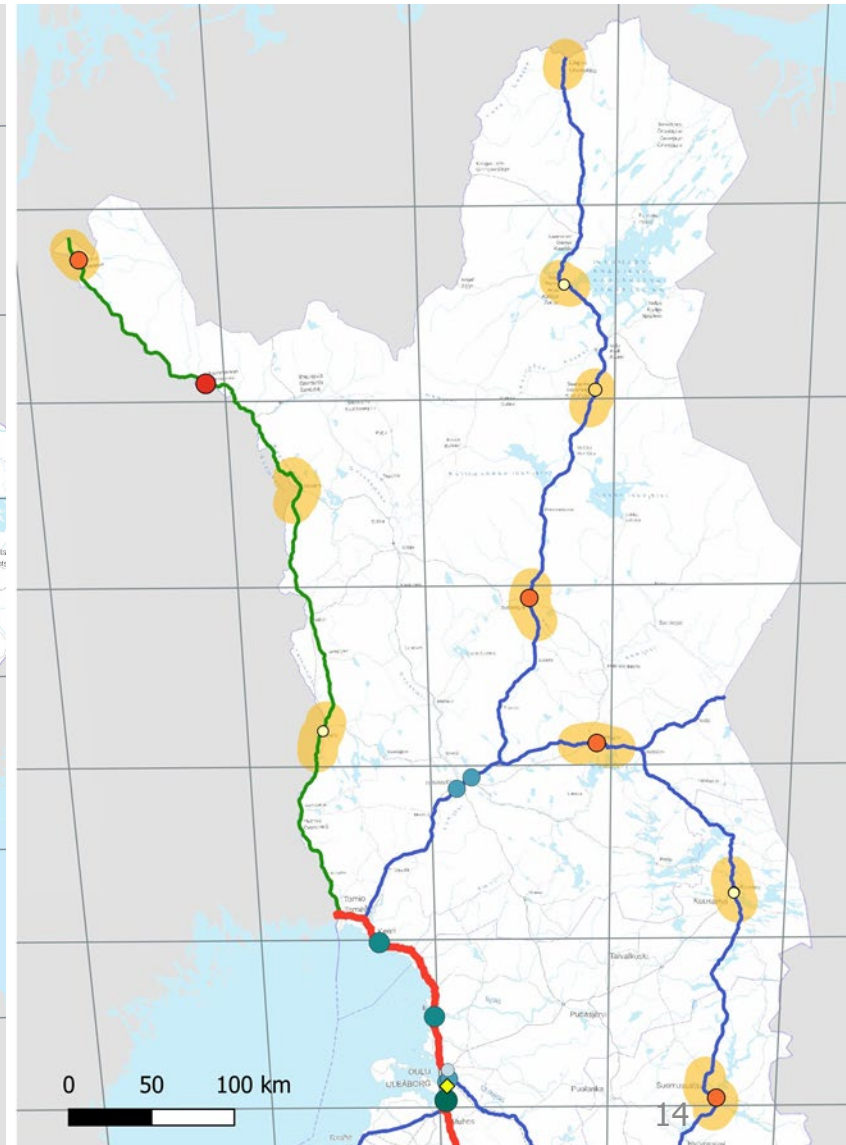
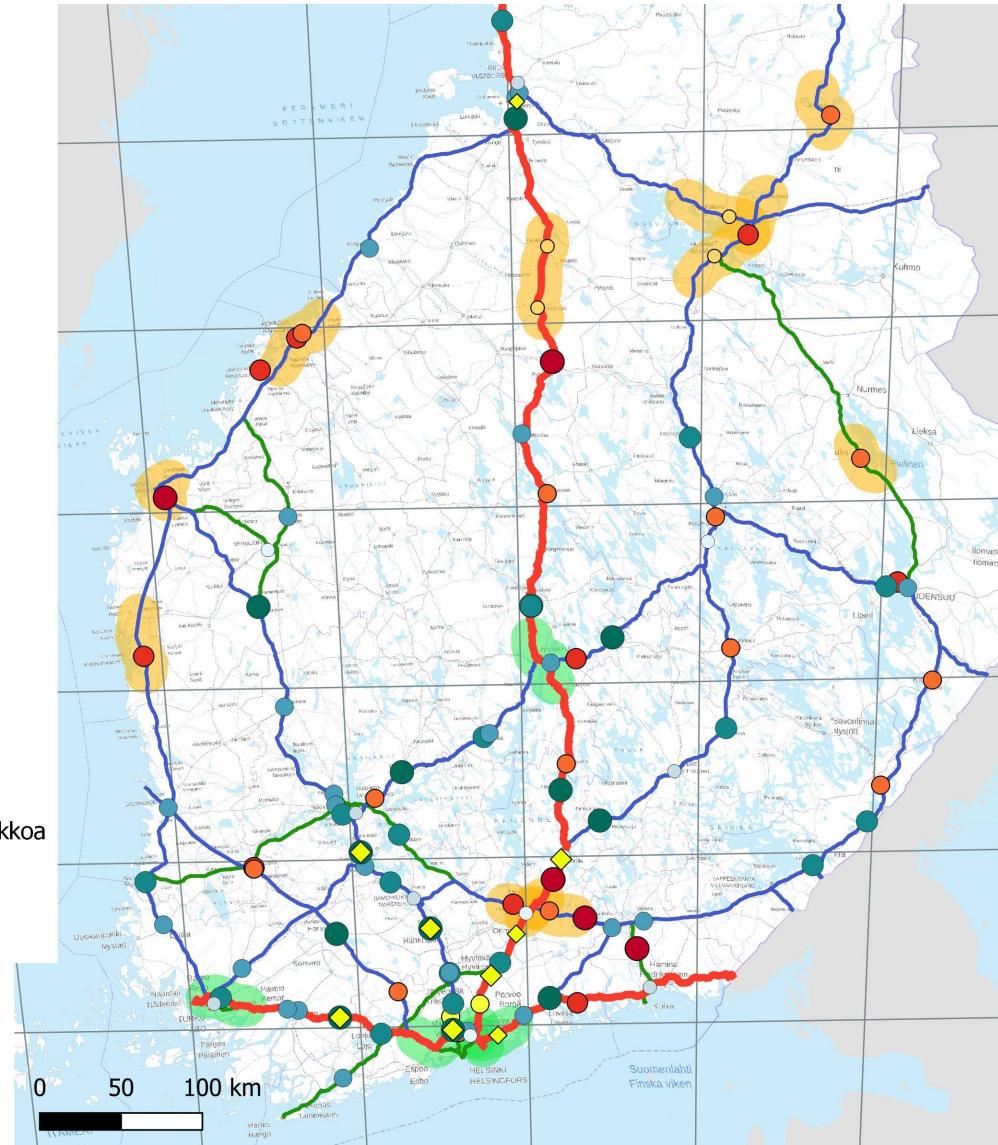
- 0
- <5
- 5-10
- 5-15
- 15-25
- >25

● Suunnitella oleva palvelualue

- TEN-T ydinverkko
- TEN-T kattava verkko
- Maanteiden pääväylät, jotka eivät ole osa TEN-T verkkoa
- 100 km ruudukko

Tarvealue\_aukiolo

Tarvealue\_pysäköintitila



## 3.3 Palvelujen nykytila

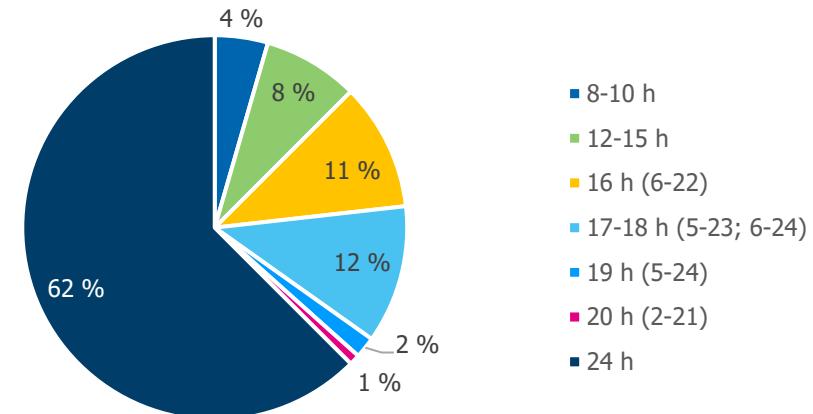
Keskeiset havainnot raskaan liikenteen taukopaikkojen nykytilanteesta olivat:

- TEN-T-ydinverkolla 24 tuntia auki olevia palveluita puuttuu Äänekosken ja Oulun väliltä (asemien välinen etäisyys yli 100 km). Myös Mäntsälän ja Hartolan väliltä (122 km) puuttuivat 24 h auki olevat palvelut, joissa olisi pysäköintitilaa yhdistelmäajoneuvoille.
- Valtion palvelualueilla yhdistelmille varattuja paikkoja oli yleisesti yli 15 kpl tai 25 kpl (vain Oulussa niitä on vähemmän). Neljä valtion aluetta oli auki 24 h (näistä Teboil Kivihovi, vt 1, on sittemmin suljettu).
- Kattavalla verkolla palveluja 24 h tarjoavia palveluasemia on huomattavasti vähemmän valtateitä 3 ja 9 lukuun ottamatta. Kuopion pohjoispuolella on vain neljä tällaista asemaa.
- EU-standardin minimitasoon nähden puuttuvia palveluita tarkastelluissa kohteissa ovat mm. kameravalvonta ja valaistustaso (15–25 lux). Lisäksi osasta paikkoja puuttuu suihku ja WiFi.
- Luvussa 3.2 tunnistetuilla pysäköintitilan tarvealueilla on tarjolla palveluita 24 h, mutta alueiden käyttäjämäärälaskennat osoittavat, että pysäköintipaikat eivät riitä nykyisellään.

Yhteenveto taukopaikkaverkostosta:

- 24 h avoinna olevia asemia yhteensä 70 kpl
  - Suihku 39/70 (56 %)
  - ei yhdistelmäpaikkoja 5/70 (Vantaa, Lahti, Heinola, Kuopio ja Seinäjoki)
- Alle 24 h avoinna olevia asemia yhteensä 42 kpl
  - Suihku 19/42 (45 %)
  - ei yhdistelmäpaikkoja 4/42 (Pello, Inari ja Kuusamo)
- Väyläviraston palvelualueita yhteensä 9 kpl
  - 24 h avoinna 5/9
  - Suihku 5/9

Esitettyjen taukopaikkojen aukioloajat



# 4. Kehittämissuunnitelma

## 4.1 Suunnitelman lähtökohtia ja haasteita

Tällä hetkellä suurin osa raskaalle liikenteelle palveluja tarjoavista taukopaikoista toimii markkinaehtoisesti, eli niiden palveluvalikoima ja aukioloajat määrittyvät kysynnän mukaan. Markkinaehtoinen palvelutarjonta ei kuitenkaan riitä takaamaan kuljettajille riittäviä palveluita koko tieverkolla.

Euroopan komission ehdotuksessa uudeksi asetukseksi TEN-T-suuntaviivoista esitetään, että TEN-T-verkolla on raskaan liikenteen käytössä taukopaikkoja 60 km:n välein ja turvallisia rekkaparkkeja 100 km:n välein. Edellisen vaatimuksen Suomen nykyinen taukopaikkaverkosto etäisyyksien osalta pääsääntöisesti täyttää. Euroopan komission määrittelyjen mukaisia turvallisia rekkaparkkeja ei Suomessa vielä ole.

Valtion yhdeksällä palvelualueella on sopimukset alueilla tarjottavista palveluista sekä niiden aukioloajoista. Niiden osalta tilanne on siten kunnossa turvallisuusvaatimuksia lukuun ottamatta.

Suurimman osan taukopaikkaverkosta muodostavat jatkossakin huoltoasemaketjut. Ilman uudenlaista sopimus- ja rahoitusmallia näillä tarjottavat palvelut eivät yksistään riitä turvaamaan riittävää palvelutasoa raskaalle liikenteelle koko maassa. Myös turvalliseen pysäköintiin liittyviä asioita, kuten raskaan liikenteen pysäköintialueen aitaamista ja valaistusta, on vaikeaa edistää ilman sopimusta alueen omistavan tai hallinnoivan tahon kanssa.

Edellisten lisäksi haasteen muodostaa vaikeus laajentaa nykyisillä yksityisillä palveluasemilla raskaalle liikenteelle tarjolla olevaa pysäköintitilaa. Monet kaupungeissa olevista isoista palvelualueista sijaitsevat keskellä maankäyttöä siten, että alueiden yhteyteen ei ole mahdollista toteuttaa lisäpysäköintikenttää. Kuljettajien kannalta pysäköintialueiden koon kasvaminen voi myös olla lepoajan rauhattomuutta lisäävä tekijä.

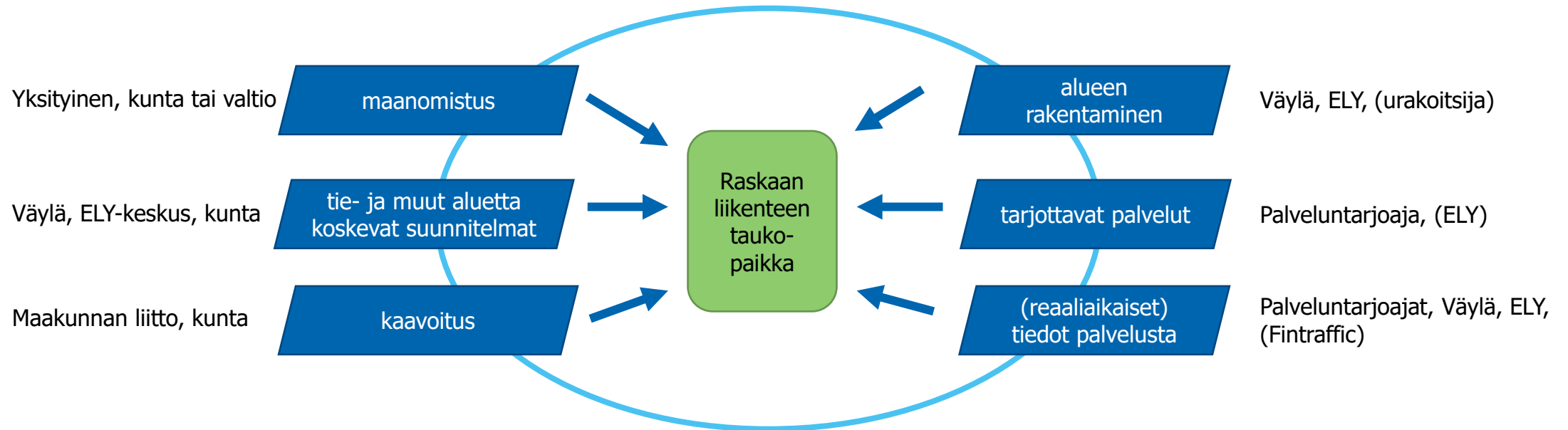
Taukopaikkojen hyvin erilaiset lähtökohdat maan eri osissa edellyttävät, että palveluiden kehittämistä tarkastellaan myös aluekohtaisesti. Etelän vilkkaiden pääteiden varsilla palvelujen tarjoaminen on taloudellisesti kannattavaa ja siellä tarvittavat palvelut voidaan usein tarjota vuorokauden ympäri. Aukioloaikojen lisäksi on kuitenkin tarpeen varmistaa, että yöajaksi tarjolla on myös riittävästi pysäköintitilaa. Edellisen vastakohtana ovat useat Pohjois-Suomen huoltoasemat, joiden ohittava liikennemäärä on pieni ja raskaan liikenteen määrä vain joitakin kymmeniä ajoneuvoja vuorokaudessa.

Oman haasteensa tuovat muuttuvat olosuhteet, jotka heijastuvat myös taukopaikkaverkoston. Viime vuosina on nähty, kuinka ensin pandemia ja sen jälkeen kansainvälinen kriisi ovat vaikuttaneet myös raskaaseen liikenteeseen ja sille tarjolla oleviin palveluihin. Tämä vuoksi taukopaikkaverkoston pitää suunnitella ja seurata kiinteän suunnitelman sijaan dynaamisesti.



Merkittävä lisähaaste raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämiseen on asiaan liittyvien osapuolten suuri määrä. Yksikään osapuolista ei voi yksinään ratkaista taukopaikkaverkon kehittämiseen liittyviä haasteita, vaan siihen tarvitaan laaja joukko toimijoita. Lisäksi monissa asioissa, esimerkiksi kaavoituksessa, etenemistä hidastavat päätöksenteon usein pitkät ajankänteet toiminnassa tapahtuvien muutoksien nopeuteen verrattuna.

Uutena haasteena ovat joillakin taukopaikoilla raskaan liikenteen pysäköintiä koskevat 2 tunnin aikarajoitukset. Nämä muuttavat taukopaikkatilannetta nopeasti ja ennakoimattomasti. Korvaavien taukopaikkojen osoittaminen nopeasti olisi näissä tilanteissa tärkeää, mutta nykyisin käytännössä vaikeaa.



*Taukopaikkaverkon kokonaisvaltaiseen kehittämiseen liittyvät osatekijät ja osapuolet.*

## 4.2 Toimintamallina laaja-alainen yhteistyö

Raskaan liikenteen kannalta tärkeintä on, että taukopaikkaverkosta voidaan systemaattisesti ja pitkäjänteisesti kehittää kohti sille asetettuja tavoitteita. Tämä tarkoittaa niin uusien taukopaikkojen toteuttamista kuin nykyisten taukopaikkojen palvelutarjonnan parantamista. Toiminnan tuloksellisuuden kannalta olennaista on, että työn pohjaksi on käytettävissä hyvät ja ajantasaiset tiedot taukopaikkojen käyttöasteesta ja palveluista. Tämä takaa sen, että toimenpiteet pystytään kohdentamaan ja mitoittamaan oikein.

Raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittämisen toimintamalliksi ehdotetaan kehitystyötä ohjaavan ja koordinoivan yhteistyöryhmän perustamista.

### Taukopaikkaverkon kehittämisryhmä

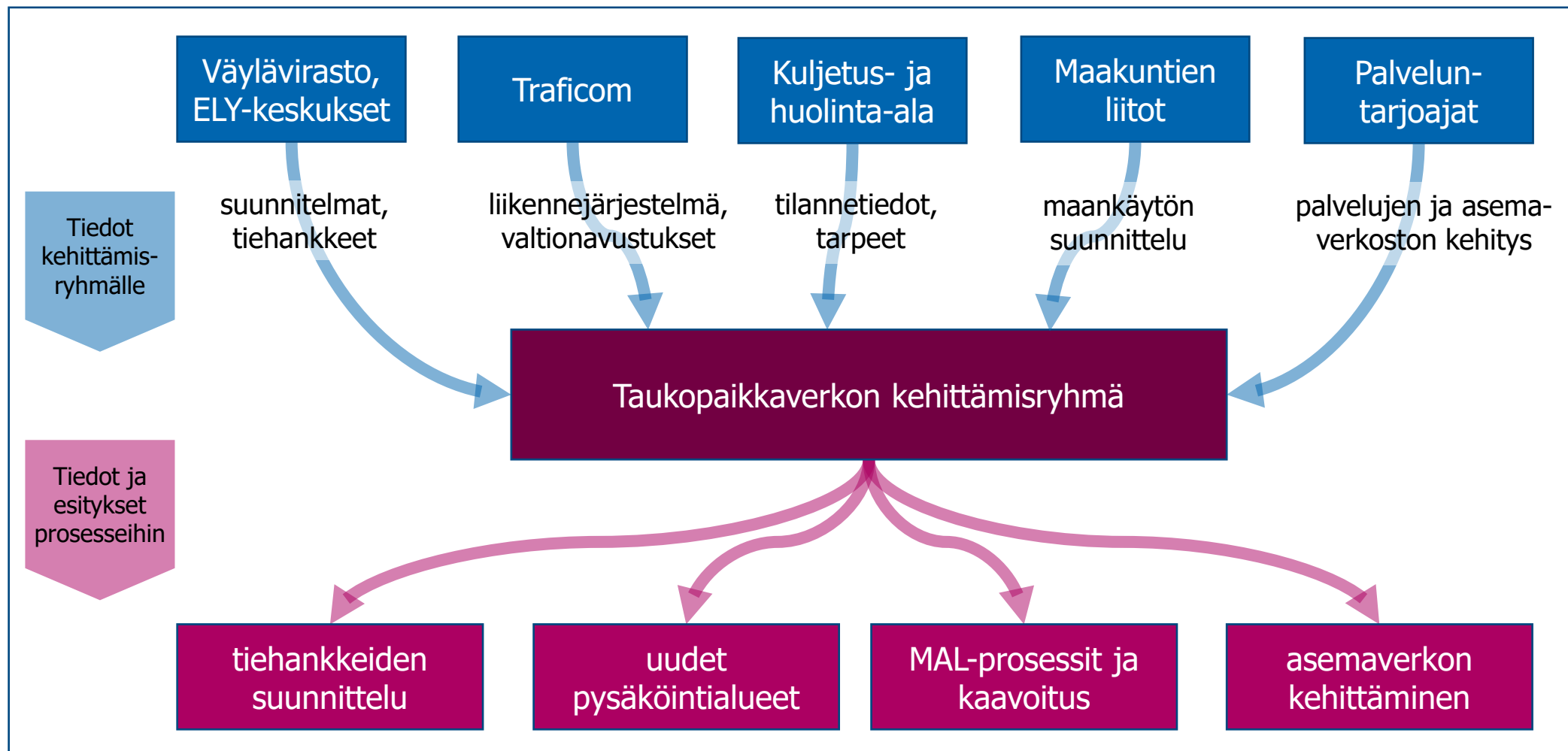
Kehitystyötä koordinoivan yhteistyöryhmän tulisi edustaa alaa kattavasti ja ryhmään kutsuttaisiin toimijoita viranomaispuolelta (Väylä, Traficom sekä ELY-keskukset), kuljetuspuolelta (esimerkiksi SKAL, Rahtarit, Logistiikkayritysten Liitto, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto, LOGY ry), maakuntien liitot sekä palveluntarjoajia (esimerkiksi ABC, Neste Truck, St1 ja mahdollisesti yksityisten rekkaparkkien yrittäjät). Ryhmän kokouksiin tulisi osallistua tarpeen mukaan myös muita tahoja, kuten poliisi silloin kun puhutaan raskaan liikenteen valvontapaikoista.

Ryhmän toiminnassa olennaista olisi taukopaikkojen eri osapuolten laaja-alainen yhteistyö. Ryhmä kokoontuisi 1–2 kertaa vuodessa käymään läpi keskeiset taukopaikkaverkon kehittämiseen liittyvät tehtävät:

- Taukopaikkatilanne ja sen kehittyminen, jossa lähtötietoina ovat kuljetusalalta saatavat tiedot. Kuljetusalan yksi tehtävä taukopaikkatilanteen parantamisessa olisi joukkoistetusti tuottaa tiedot taukopaikkojen pysäköintitilojen ja palvelujen tilanteesta. Tieto olisi näin maantieteellisesti laajempaa ja ympärivuotisten havainnointien vuoksi kattavampaa kuin tähänastiset lyhytaikaiset selvitykset pysäköintimääristä.
- Taukopaikkojen toteutuneen kehityksen seuranta: mitä uusia alueita tai nykyisten laajennuksia on toteutettu tai suunnitteilla.
- Tarvittavien toimenpiteiden määrittely ja tarpeista viestiminen ryhmän kaikkien osallisten kautta.
- Raskaan liikenteen valvontapaikkojen seuranta ja edistäminen yhteistyössä poliisin kanssa.

Edellä mainittujen tehtävien lisäksi ryhmä seuraisi myös tarvetta parantaa raskaan liikenteen taukopaikkojen turvallisuutta kohti EU:n asettamia turvallisuustasoja. Myös tämän kannalta olennaista on saada taukopaikkojen turvallisuuspuutteisiin tai -ongelmiin liittyvät tiedot sekä kuljetusliikennettä hoitavilta tahoilta että taukopaikkatoimijoilta.

Taukopaikkaverkoston kehittämisen kannalta olennaista on, että asiasta viestitään ja sitä edistetään useilla eri foorumeilla. Ryhmän esille nostamat taukopaikkojen kehittämistoimet voisivat liittyä palvelujen sisältöön, aukioloaikoihin tai kokonaan uusien taukopaikkojen toteuttamiseen. Eri foorumeita ja toimintatapoja on kuvattu seuraavan sivun kaaviossa sekä tarkemmin luvuissa 4.3 – 4.6.



*Taukopaikkaverkon kehittämisryhmän osapuolet ja toimintamallin periaate.*

## 4.3 Taukopaikkojen palvelut

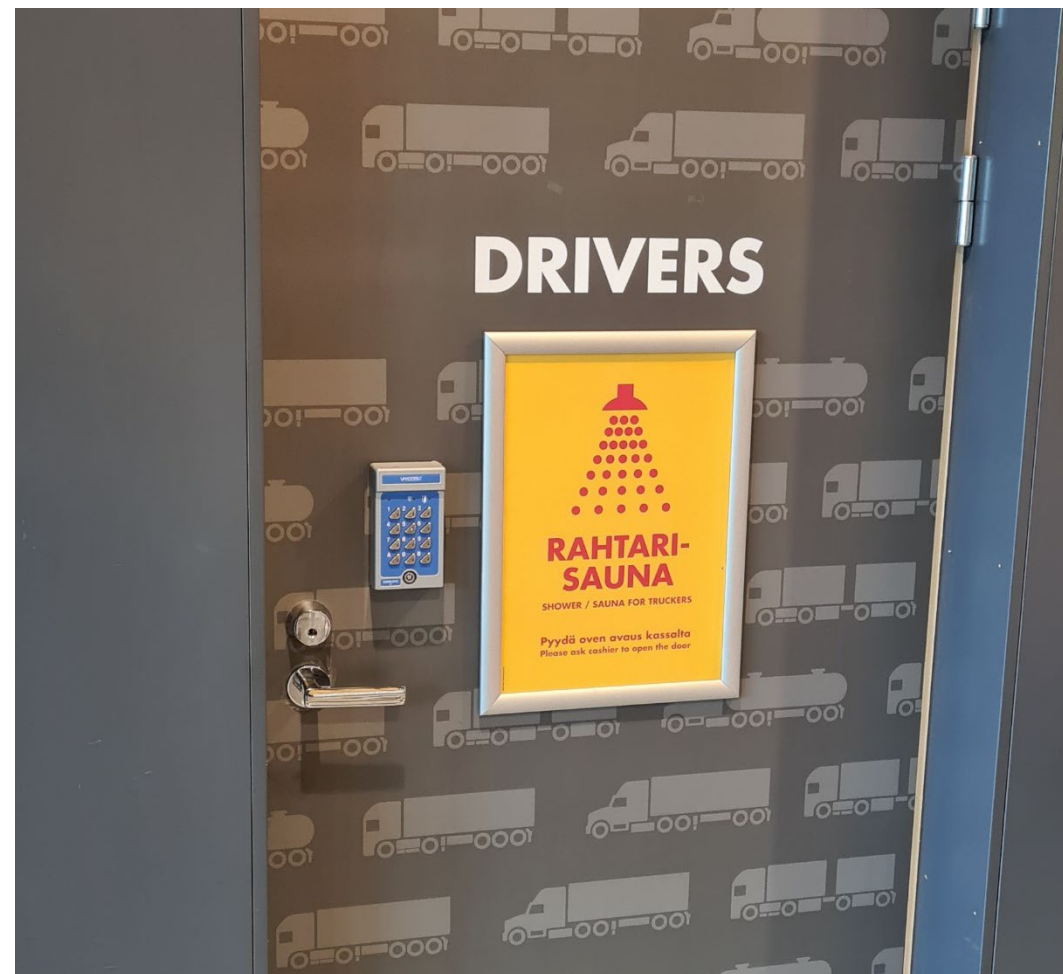
Suunnitelmaa laadittaessa yhtenä aihepiirinä käsiteltiin taukopaikoilla tarvittavia palveluja. Taukopaikalla tarvittavina minimipalveluina pidettiin:

- valaistus
- jätehuolto
- WC
- suihku
- talvikunnossapito
- polttonesteen, sähkön ja tulevaisuudessa myös vedyn ostomahdollisuus
- ruokaa saatavilla 24 h.

Tilan on oltava sellainen, että palvelualueelle pääsee isollakin ajoneuvoyhdistelmällä ja tilaa pysäköinnille on riittävästi. Myös kiihdytyskaistojen alueilta lähdettäessä on oltava riittävän pitkiä.

Suurella osalla taukopaikoista aukioloaika on nykytilanteessa lyhyempi kuin toivottu 24 h. Olennaisimpia palveluja, jotka tulisi olla saatavilla koko vuorokauden ajan, ovat WC:t sekä mahdollisuus ostaa ruokaa ja virvokkeita. Myös suihkun käyttömahdollisuus vuorokauden ympäri on olennainen palvelu raskaan liikenteen kuljettajille.

Kysyntä edellä luetelluille palveluille on varsinkin pohjoisemmassa Suomessa liian pientä palvelujen ylläpitämiseksi markkinaehtoisesti. Joissakin tilanteissa ratkaisuna voi olla taukopaikkojen ulkopuolella olevat elintarvikeautomaatit sekä WC- ja suihkupalvelut, joita voidaan käyttää taukopaikan aukioloaikojen ulkopuolella.





Nykyisin monilla taukopaikoilla suurimpana puutteena ovat rajalliset aukioloajat. Tämän taustalla on se, että kyseisissä paikoissa ei yöaikaan ole riittävä kysyntää palvelujen tarjonnalle tai työvoimaa palveluiden pitämiseksi auki vuorokauden läpi. Öisin suljettu taukopaikka vaikeuttaa kuljettajien lakisääteisten taukojen pitämistä sekä mahdollisuuksia ruokailla ja peseytyä, mikä heikentää merkittävästi heidän työolosuhteitaan.

Osa palveluista voidaan nykyisin tarjota automaateilla, joilla on mahdollista korvata rajallisia yön aukioloaikoja. Tällaisten hankinnasta ja ylläpidosta on sovittava huoltoasemasta tai muusta sijaintikohteesta vastaavan tahon kanssa. Sopimusten laatimista saattaisi auttaa alueellisen "puitesopimuksen" laatiminen palveluntuottajien kanssa.



## 4.4 Taukopaikkaverkon täydentäminen uusien tiehankkeiden yhteydessä

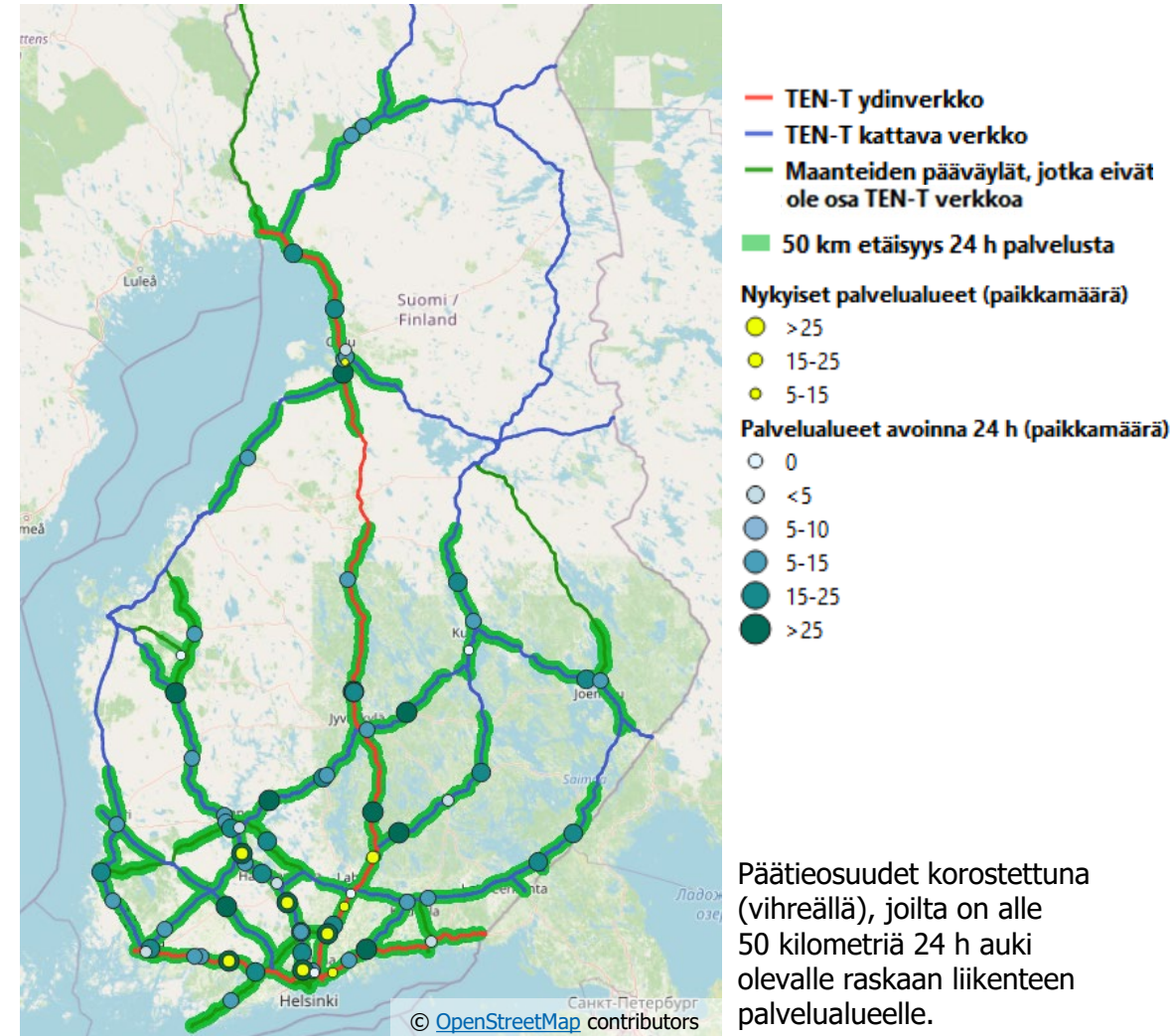
Valtion palvelualueverkon täydentäminen uusien tiehankkeiden yhteydessä on selkeä malli haluttujen palveluiden ja niiden aukioloaikojen toteuttamiselle. Tässä menettelyssä kilpailutetaan palvelujen tuottaja ja laadittavalla sopimuksella voidaan määritellä alueella tarjottavat palvelut, kuten aukiolo vuorokauden ympäri.

Keinona nykytilanteen parantamiseksi tämä on melko hidaskäyttöinen, mutta toisaalta toimenpiteet kohdentuvat näin kysytyimmille väylille. Valtion palvelualueverkon täydentäminen kilpailutusmallilla ei kuitenkaan ole käytännössä toimiva ratkaisu tielosilla, joilla liikennettä on hyvin vähän.

Palvelualueverkon täydentäminen edellyttää, että tarve uudelle palvelualueelle on tiedossa jo varhaisessa tiehankkeen suunnitteluvaiheessa. Työn yhteydessä on tunnistettu tielosuudet, joilta nykyisin puuttuu raskaan liikenteen tavoitellut minimipalvelut. Tarve suhteutuu myös tielosalla kulkevaan raskaan liikenteen määrään, joka on esitetty liitteen 1 kartalla.

Viereisellä kartalla on osoitettu vihreällä ne tielosuudet, joilla etäisyys raskaalle liikenteelle soveltuvalla palvelualueelle on korkeintaan 50 km. Merkittävien tielosuuksien ulkopuolella kahden palvelualueen väliseksi etäisyydeksi muodostuu siten yli 100 km, ja näillä osuuksilla voidaan tarkastella palveluaseman toteuttamista osana tien rakennus- tai parannushankkeita. Pohjoisimmassa Suomessa vihreällä merkittävät tielosuusia ei ole.

Jos suunnitteilla on moottoriväylätasoinen uusi tie, on sen suunnittelun yhteydessä aina erikseen arvioitava tarve liikenteen palveluasemalle.



## 4.5 Uudet pysäköintialueet raskaalle liikenteelle

Alueilla, joilla on jatkuvasti pulaa raskaan liikenteen pysäköintitilasta, on rakennettava uusia taukopaikkoja. Menettelynä voi olla nykyisen huoltoaseman yhteyteen toteutettava pysäköintikenttä tai kokonaan uusi alue.

Raskaan liikenteen tuoma liikevaihto on huoltoasemaa ylläpitävän palveluntuottajan kannalta marginaalinen suhteessa koko toiminnan liikevaihtoon. Näin ollen aseman ei voi katsoa saavan kilpailuetua siitä, että valtio mahdollistaa raskaan liikenteen käyttäjämäärän kasvun. Valtion tuen käyttäminen riittävien raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen varmistamiseksi on siten kilpailun sääntelyn kannalta perusteltavissa.

Uuden pysäköintialueen rakentaminen mahdollistaa myös varautumisen pysäköintialueen aitaamiseen sekä valaistuksen ja kameravalvonnan toteuttamiseen. Vaikeutena on ollut sopivan maa-alueen saaminen raskaan liikenteen käyttöön. Erityisesti tämä on haasteena laajennettaessa kaupungeissa olevien asemien pysäköintialueita.

Edellä kuvatun kaltaisten pysäköintikenttien toteuttaminen edellyttää laajaa yhteistyötä valtion ja kuntien kesken. Helsingin seudulla uusi Seutulan lepoalue raskaan liikenteen kuljettajille toteutettiin Uudenmaan ELY-keskuksen sekä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien yhteistyöllä kaikkien osapuolten osallistuessa alueen kustannuksiin.

Pysäköintipaikkoja on mahdollista järjestää myös tilapäisesti tai vain lyhyen aikaa käytettävissä oleville alueille, jotka ovat kantavuudeltaan soveltuvia raskaalle liikenteelle. Tällaisia voivat olla mm. rakentamista odottavat tontit. Edellytyksenä tälle on, että käytettävissä on reaaliaikainen paikkojen opastus netissä sekä dynaaminen ja ajantasainen tieto taukopaikoista.

Kaupunki | Liikenne

### Rahtarien 20 vuoden odotus päättyi: Seutulaan avattiin kuljettajien oma lepoalue

Seutulan Katriinantielle avautui keskiviikkona pysäköintialue, jossa kuljettajat pääsevät vessaan ja suihkuun.



Raskaan kaluston pysäköintialueella Seutulassa on kameravalvonta, ja ensimmäistä kertaa pääkaupunkiseudulla myös suihkut, vessat ja kahviautomaatit kuljettajille. KUVA: KALLE KOPONEN / HS

Marja Salomaa HS  
2.6. 10:10

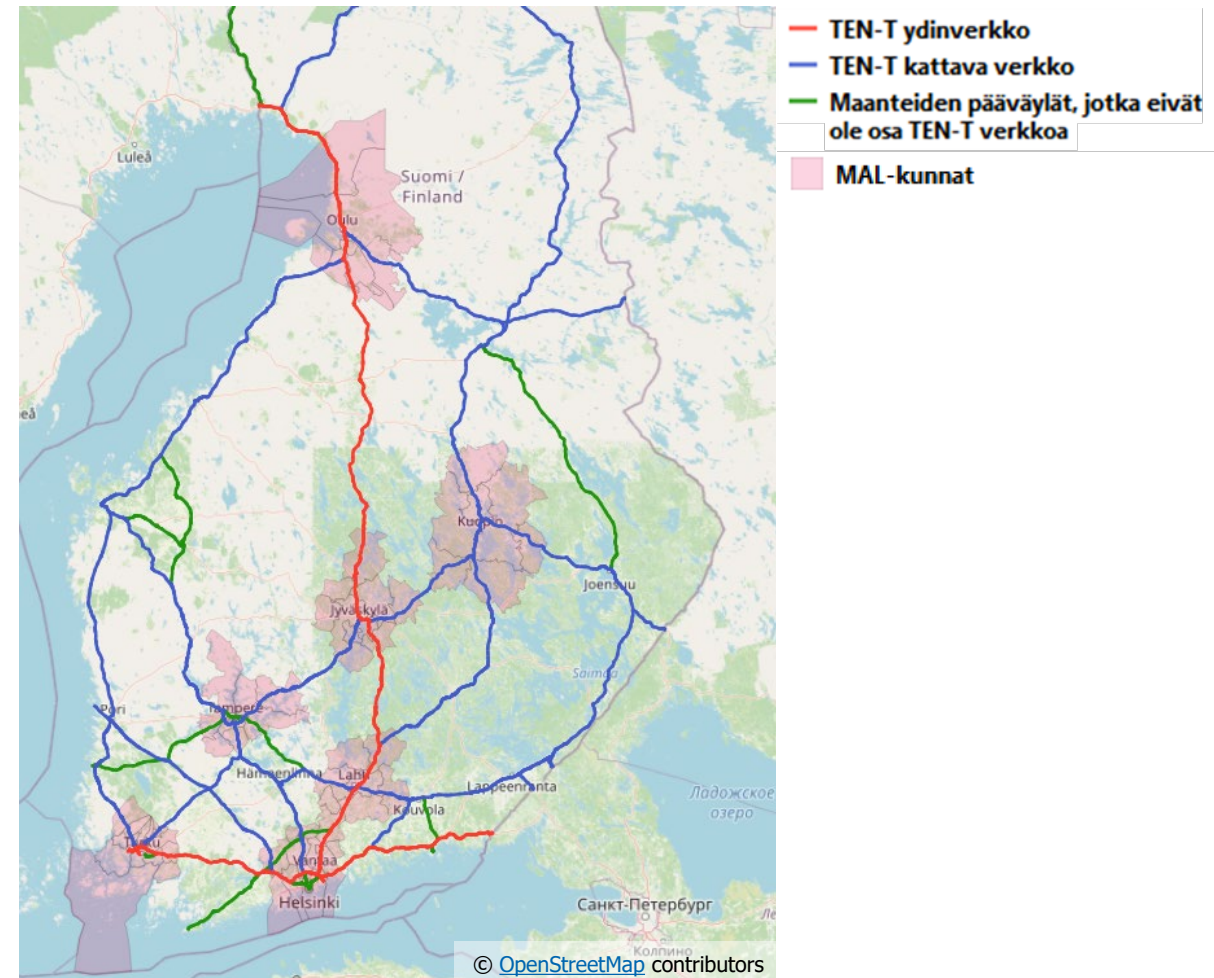
## 4.6 Taukopaikat selkeämmin mukaan MAL-prosessiin

Suurimmat pysäköintitilan puutteet taukopaikoilla on kaupunkiseuduilla, joiden terminaaleissa ja tuotantolaitoksissa kuljetustarpeet suurelta osin syntyvät. Pysäköintitarvetta syntyy toiminnan aikataulutuksen vuoksi

Kaikilla suurimmilla kaupunkiseuduilla Suomessa maankäytön ja liikenteen kehittämistä ohjataan maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnitelmilla. Raskaan liikenteen taukopaikkoihin tarvittavien alueiden käsittely osana MAL-suunnitelmaa on luontevaa, koska mukana prosessissa ovat kaikki olennaiset osapuolet: valtion, kuntien ja maakunnan edustajat.

Kehittämissuunnitelmassa esille nousseet raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeet on tärkeää tuoda esiin MAL-prosessin eri osapuolille ja aihepiirin tärkeys on tunnistettava mm. huoltovarmuuden ja kuntien omankin huollon kannalta.

Vastuu raskaan liikenteen taukopaikkaverkon esilletuomisesta MAL-prosessissa on paikallisella ELY-keskuksella. Tarvittavat kehityskohteet ja niiden kiireellisyys on määritelty yhteistyöryhmässä. Vastaavasti tieto MAL-yhteistyössä esille nousseista raskaan liikenteen taukopaikkoihin liittyvistä asioista tulee kehittämissuunnitelmaan ELY-keskuksen edustajan kautta.



MAL-sopimuseudut Suomessa v. 2022.



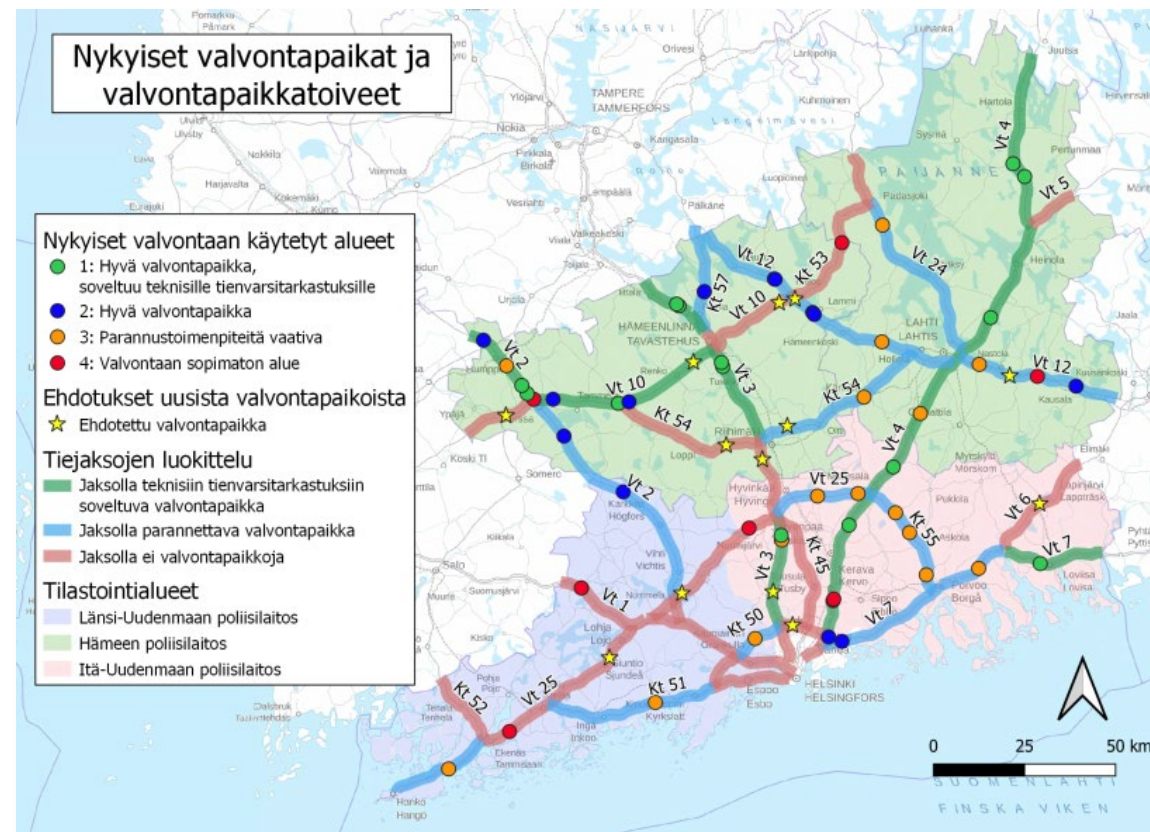
## 4.7 Liikenteen valvontapaikat mukaan kehittämistyöhön

Raskaan liikenteen valvonnalla poliisi pyrkii parantamaan liikenneturvallisuutta sekä torjumaan harmaata taloutta ja kuljetusrikollisuutta. Raskaan liikenteen valvonta painottuu liikenneturvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin. Yhtenä raskaan liikenteen valvonnan tulevaisuudennäkymänä on keskittyminen erityisesti päästövalvontaan. Painonvalvontaa suoritetaan siltoihin asennettavilla siirrettävillä laitteilla, mikä vähentää tarvetta suorittaa tarkastuksia valvontapaikoilla.

Nykyisellään raskaan liikenteen valvontaan soveltuvia valvontapaikkoja ei ole tarpeeksi Etelä-Suomen alueella. Valvontaa suoritetaan esimerkiksi levähdyspaikoilla, huoltoasemien parkkipaikoilla ja linja-autopysäkeillä. Valvonnan suorittaminen taukopaikalla, jolla sijaitsee kahvila, voi aiheuttaa kuitenkin ristiriitoja kahvilanpitäjien kanssa.

Valvontapaikkaverkkoa tulisi kehittää sekä lisäämällä valvontapaikkojen määrää että kehittämällä nykyisiä, jo olemassa olevia paikkoja. Valvontapaikkoja tulisi lisätä erityisesti teillä, joilla on paljon raskasta liikennettä. Tarve uusille valvontapaikoille on erityisesti pääkaupunkiseudulla Kehä III:lla, missä tilan löytäminen valvonta-alueelle on erittäin haastavaa.

Valvontapaikkaverkon tilanteen ja täydentämistarpeiden seuranta kytetään osaksi kehittämissryhmän työtä. Ryhmä ylläpitää tietokantaa tarvittavista uusista valvontapaikoista ja välittää tietoja tiesuunnitteluprosesseihin. Toteutus tapahtuu väylähankkeiden yhteydessä. Valvontapaikkatarpeet on hyvä tarkistaa toimenpideohjelmasta aina uusien tiesuunnitelmien käynnistyksen yhteydessä. Valvontapaikat soveltuvat tilamitoitukseltaan suurten erikoiskuljetusten taukopaikoiksi valvontakäytön ulkopuolisena aikana.



*Raskaan liikenteen valvontapaikkaverkon täydentäminen Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella. Selvitys. Uudenmaan ELY-keskus. Raportteja 77/2021.*

# 5. Jatkotoimenpiteet

Raskaan liikenteen taukopaikkaverkon kehittäminen on luonteeltaan jatkuvaa, useiden osapuolien yhdessä toteuttamaa pitkäjänteistä toimintaa, jossa sovitaan yhteen tarpeita ja resursseja. Nyt laadittu suunnitelma on lähtökohta tälle toiminnalle. Sivulla 14 esitetty tarvealuekartta toimii selkänajana tiesuunnitelmien yhteydessä tehtävälle taukopaikkojen kehittämiselle, mutta rinnalla on syytä tehdä myös ajantasaisiin käyttäjämääriin perustuvaa dynaamista kehittämistä.

Raportin laatimista ohjannut asiantuntijatyöryhmä ehdottaa, että tulisi muodostaa valtakunnallinen taukopaikkaverkon kehittämisryhmä. Sen tehtävänä olisi seurata raskaan liikenteen taukopaikkojen palveluiden kehittymistä ja muodostaa yhteinen näkemys kehitettävistä kohteista. Vuosittain laadittavassa yhteenvetoraportissa todettaisiin taukopaikkaverkossa tapahtunut kehitys ja mahdolliset merkittävät muutokset toimintaympäristössä, sekä esiteltäisiin suuntaviivat tulevalle toiminnalle ml. ehdotus kohteista, joissa taukopaikkojen toteuttamista tulisi edistää seuraavan vuoden aikana.

Suunnitelman toteutumista ja vaikuttavuutta seurataan alan järjestöiltä saatavien tietojen avulla. Keskeisiä tietoja ovat saatavilla olevien palvelujen määrä ja saatavuus (aukioloajat) suhteessa tässä suunnitelmassa esitettyihin määrittelyihin. Muita taustatietoja voivat olla mm. raskaan liikenteen määrien vuosittainen kehitys.

Kohteiden määrittelyssä alueen kunnat on tärkeää saada mukaan suunnitteluun. Ne ovat avainasemassa raskaan liikenteen taukopaikoiksi sovel-

tuvien alueiden osoittamisessa kaavoituksessa. Tauskopaiikka-alueet eivät ole olleet haluttuja, koska niiden on nähty vievän paljon tilaa, mutta ne eivät tuota kovinkaan paljoa verotuloja. Tämä on kysymys, jota on syytä käsitellä suurimpien kaupunkiseutujen MAL-prosesseissa.

Olellainen kysymys verkon kehittämisessä on määrittää malli kustannusten jakamiseksi eri osapuolien kesken. Palveluja on nyt tarjolla siellä missä niitä on taloudellisesti kannattavaa järjestää. Jatkossa palveluja on järjestettävä kohteissa, joissa joko kohteen ohittava henkilöautoliikenne on liian pientä synnyttääkseen kannattaa toimintaa, tai joissa palveluja ja tilaa tarjotaan kohdennetusti vain raskaalle liikenteelle. Koska tilanteet maan eri osissa poikkeavat toisistaan, on yhtenäisen kustannustenjakomallin sijasta todennäköistä, että malleista muodostuu alueellisia. Raskaan liikenteen taukopaikkojen kustannusten tarkastelussa on huomattavaa, että taukopaikat ovat osa TEN-T-verkkoja, ja siten myös CEF-rahoituskelpoisia hankkeita.

Yksi ryhmässä käsiteltävä kehittämisskohte on taukopaikkojen nettipohjainen paikanvaraus- ja rekisteröitymisjärjestelmä. Se lisäisi alueiden toimivuutta ja turvallisuutta sekä tehostaisi alueiden käyttöastetta.

Liikenteen sähköistyminen ja mahdollinen siirtyminen vetyyn voivat muuttaa huoltoasemien määrää, sijaintia ja tarjolla olevia palveluja. Tätä muutosta kehittämisryhmän tulee myös seurata.

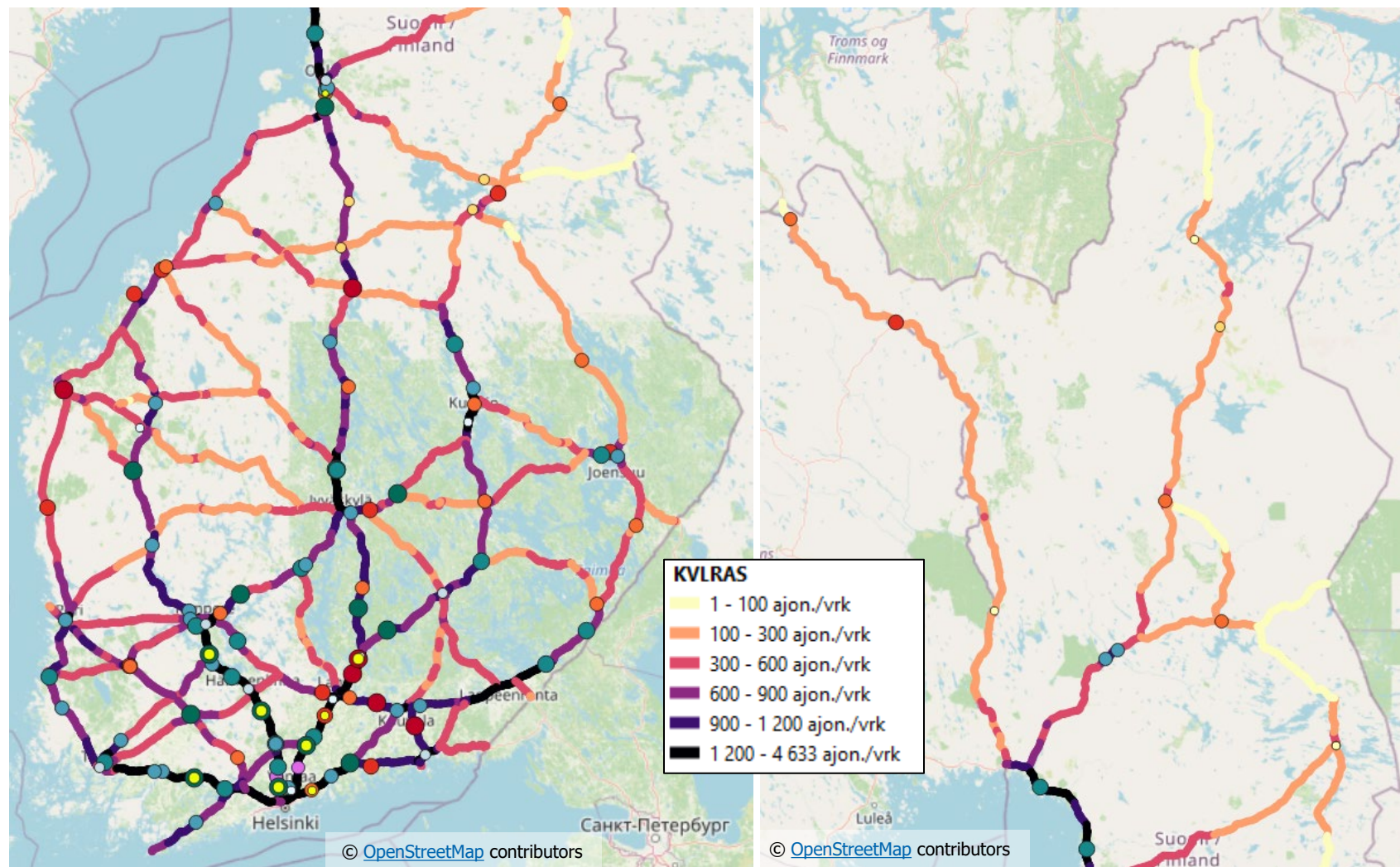
# LIITE 1

Kaikki palvelualueet ja päätieverkon  
KVLRAS

Kaikki palvelualueet, 24 h palvelut  
yli 100 km:n etäisyydellä toisistaan  
ja päätieverkon KVLRAS



# Kaikki palvelualueet ja päätieverkon KVLRS



## Nykyiset palvelualueet (paikkamäärä)

- >25
- 15-25
- 5-15

## Suunnitteilla oleva palvelualue

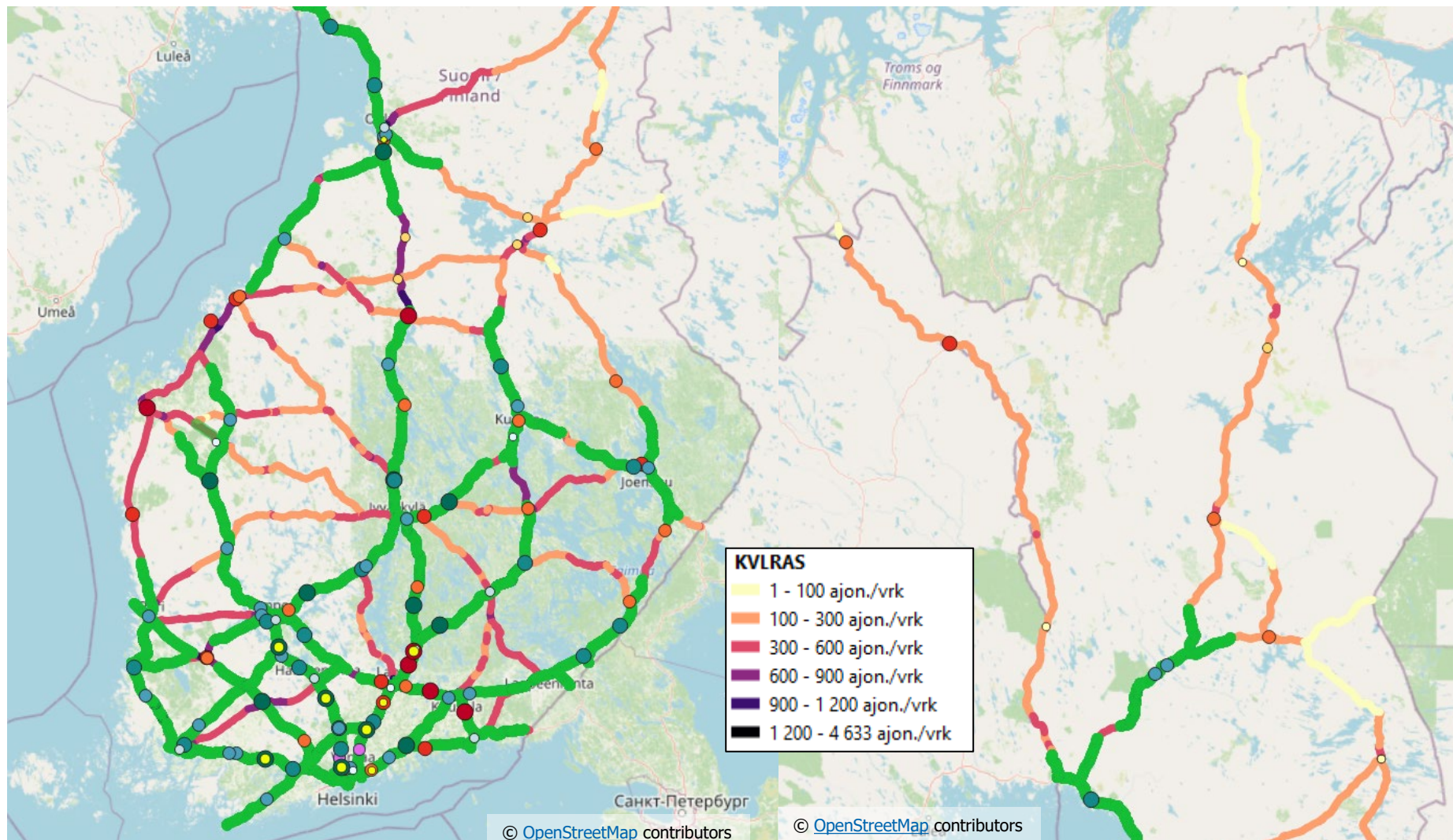
## Palvelualueet avoinna 24 h (paikkamäärä)

- 0
- <5
- 5-10
- 5-15
- 15-25
- >25

## Palvelualueet ei 24h (paikkamäärä)

- 0
- <5
- 5-10
- 5-15
- 15-25
- >25

# Kaikki palvelualueet, 24 h palvelut yli 100 km:n etäisyydellä toisistaan ja päätieverkon KVLRAS



KVLRAS	
Yellow	1 - 100 ajon./vrk
Orange	100 - 300 ajon./vrk
Red	300 - 600 ajon./vrk
Purple	600 - 900 ajon./vrk
Dark Purple	900 - 1 200 ajon./vrk
Black	1 200 - 4 633 ajon./vrk

- TEN-T ydinverkko
  - TEN-T kattava verkko
  - Maanteiden pääväylät, jotka eivät ole osa TEN-T verkkoa
  - 50 km etäisyys 24 h palvelusta
  - Suunnitteilla oleva palvelualue
- Nykyiset palvelualueet (paikkamäärä)**
- >25
  - 15-25
  - 5-15
- Palvelualueet avoinna 24 h (paikkamäärä)**
- 0
  - <5
  - 5-10
  - 5-15
  - 15-25
  - >25
- Palvelualueet ei 24h (paikkamäärä)**
- 0
  - <5
  - 5-10
  - 5-15
  - 15-25
  - >25



Väylävirasto  
Trafikledsverket

Verkkójulkaisu pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-024-1