



Pysäköinti- ja levähdysalueiden pienet kehittämistoimenpiteet Uudenmaan ELYn alueella

TUOMO LAPP | TEUVO LESKINEN



RAPORTTEJA 78 | 2012

**PYSÄKÖINTI- JA LEVÄHDYSALUEIDEN PIENET KEHITTÄMISTOIMENPITEET UUDENMAAN ELYN
ALUEELLA**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto:

Kansikuva: Janne Kojon

Kartat:

Painopaikka:

ISBN 978-952-257-592-0 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-592-0

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

Sisältö

Esipuhe	2
Lähtökohdat ja tavoitteet	3
Lähtökohdat ja tavoitteet	3
Tarkastelualue	3
Alueluokitus	6
Levähdysalueiden käyttö	8
Henkilöautot	8
Raskas liikenne	8
Viranomaisten käyttötarve	9
Toimintalinjan tarkistustarpeita	10
Alueiden nykytila	13
Verkoston kattavuus	13
Alueiden kunto ja ehdotetut toimenpiteet	15
Toimenpiteet urakka-alueittain	16
Raasepori	16
Nummi ja Espoo	18
Forssa	20
Hämeenlinna	22
Hyvinkää	24
Päijänne	26
Lahti	28
Mäntsälä	30
Porvoo ja Vantaa	32
Jatkotoimenpiteet	33
Levähdysaluekapasiteetin parantaminen	33
Valvontakäyttöön soveltuvan alueen rakentaminen	33
Kuormausalueiden rakentaminen	33
Liitteet	34

Esipuhe

Tiehallinto teki vuonna 2009 selvityksen valtateiden varsilla sijaitsevista raskaalle liikenteelle soveltuvis- ta pysäköinti- ja levähdysalueista silloisen Uudenmaan tiepiirin alueella. Selvityksessä tarkasteltiin alueiden nykytilaa ja kehittämistarpeita muun muassa siitä näkökulmasta, onko Uudenmaan alueella riittävästi ras- kaille ajoneuvoille ja niiden kuljettajille sopivia tauko-, levähdys- ja yöpymispaikkoja. Selvitystä täydennettiin vuonna 2010 tehdyllä levähdysalueiden käyttäjämäärälaskennalla.

Tässä toimenpideselvityksessä tarkastelua on laajennettu käsittämään kaikki nykyisen Uudenmaan ELYn toiminta-alueella sijaitsevat pääteiden pysäköinti- ja levähdysalueet, joita on tierekisteritietojen perus- teella yhteensä 147 kappaletta. Alueiden nykytilaa ja ongelmia kartoitettiin maastoinventoinneilla, joiden perusteella alueille on ehdotettu pääasiassa pieniä kehittämis- ja parannustoimenpiteitä.

Selvitystyö on tehty konsulttityönä Sito Oy:ssä, missä siitä ovat vastanneet DI Teuvo Leskinen ja DI Tuomo Lapp. Työtä ovat ohjanneet Uudenmaan ELY-keskuksesta Janne Rautio ja Janne Kojo.

Lähtökohdat ja tavoitteet

Lähtökohdat ja tavoitteet

Tiehallinto teetti vuonna 2009 toimenpideselvityksen raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiiriin alueella (Tiehallinnon selvityksiä 37/2009). Selvityksessä tarkasteltiin valtateiden 1, 2, 3, 4 ja 7 varsilla sijaitsevien Tiehallinnon ylläpitämien pysäköinti-, levähdys- ja palvelualueiden nykytilaa ja kehittämistoimenpiteitä ensisijaisesti siitä näkökulmasta, onko pääkaupunkiseudun lähialueen valta-, kanta- ja seututieverkolla riittävästi raskaille ajoneuvoille ja niiden kuljettajille sopivia tauko-, levähdys- ja yöpymispaikkoja. Selvitystä täydennettiin vuonna 2010 toteutetulla alueiden käyttäjä-määrälaskennalla (Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja 2/2011).

Tässä selvityksessä tarkasteluja on laajennettu käsittämään kaikki Uudenmaan ELYn toiminta-alueella sijaitsevat valta-, kanta- ja seututieverkoston pysäköinti- ja levähdysalueet. Tällaisia pysäköinti- tai levähdysalueita sekä niihin rinnastettavia kuormaus- tai muita alueita löytyi tierekisteritietojen perusteella tehdyssä kartoituksessa yhteensä 147 kappaletta. Alueille tehtiin maastoinventointi, jossa niiden nykytila ja ongelmat kartoitettiin. Inventointien perusteella alueille on ehdotettu kehittämistoimenpiteitä. Kehittämistoimenpiteet on rajattu nykyisten alueiden pieniin kehittämis- ja parannustoimenpiteisiin. Jatkotoimenpiteissä on kuitenkin käsitelty myös lisäkapasiteetin rakentamista.

Tielaitoksen toimintalinjoja alueiden kehittämiseksi on käsitelty vuonna 2000 valmistuneessa raportissa ”Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittäminen¹⁾”. Näiden toimintalinjojen tarkistaminen on ajankohtaista, koska viimeisen kymmenen vuoden aikana pysäköinti- ja levähdysalueiden käyttötarve on muuttunut selvästi. Aikaisemmin alueita käyttivät ensisijaisesti henkilöautoilijat, mutta nykyisin käyttäjistä suuri osa on raskaan liikenteen kuljettajia ja erityisesti ulkomaiset kuljettajat käyttävät paikoin näitä alueita myös yöpymiseen. Lisäksi päätieverkolle on muodostumassa tihentynyt yksityisten liikenneasemien verkosto, joka tarjoaa tienkäyttäjille samat palvelut kuin levähdys- ja pysäköintialueverkosto ja yleensä laadukkaammin.

Raskaan liikenteen kuljettajien ja henkilöautoilijoiden lisäksi pysäköinti- ja levähdysalueita käyttävät myös viranomaiset raskaan liikenteen valvontaan. Paikoin raskas liikenne käyttää alueita myös siirtokuormaukseen tai esimerkiksi perävaunun tilapäiseen pysäköintiin. Selvityksen yhteydessä on kartoitettu erikseen viranomaisvalvonnan tarpeita sekä valvontaan sopivia alueita.

Tarkastelualue

Selvityksessä on tarkasteltu Uudenmaan ELYn toiminta-alueella valta-, kanta- ja seututeiden varsilla sijaitsevia tierekisteriin merkittyjä pysäköinti- ja levähdysalueita. Moottoriväylien varsilla sijaitsevat palvelualueet sekä yksityiset liikenneasemat on rajattu tarkastelun ulkopuolelle. Nämä on kuitenkin huomioitu tarkasteltaessa alueverkoston tiheyttä ja kattavuutta.

Alueille ehdotetut toimenpiteet on jaoteltu 1.5.2011 mukaisen hoidon urakka-aluejaon perusteella. Eri urakka-alueille sijoittuvien pysäköinti- ja levähdysalueiden määrät ovat:

- Raasepori 7 kpl
- Nummi 10 kpl
- Espoo 2 kpl
- Forssa 9 kpl
- Hämeenlinna 21 kpl
- Hyvinkää 14 kpl

¹⁾Tässä selvityksessä pysäköimisalueesta on käytetty maantielain mukaista nimitystä pysäköintialue ja toimintalinjaraportissa mainituista palveluasemista nimitystä yksityinen liikenneasema.

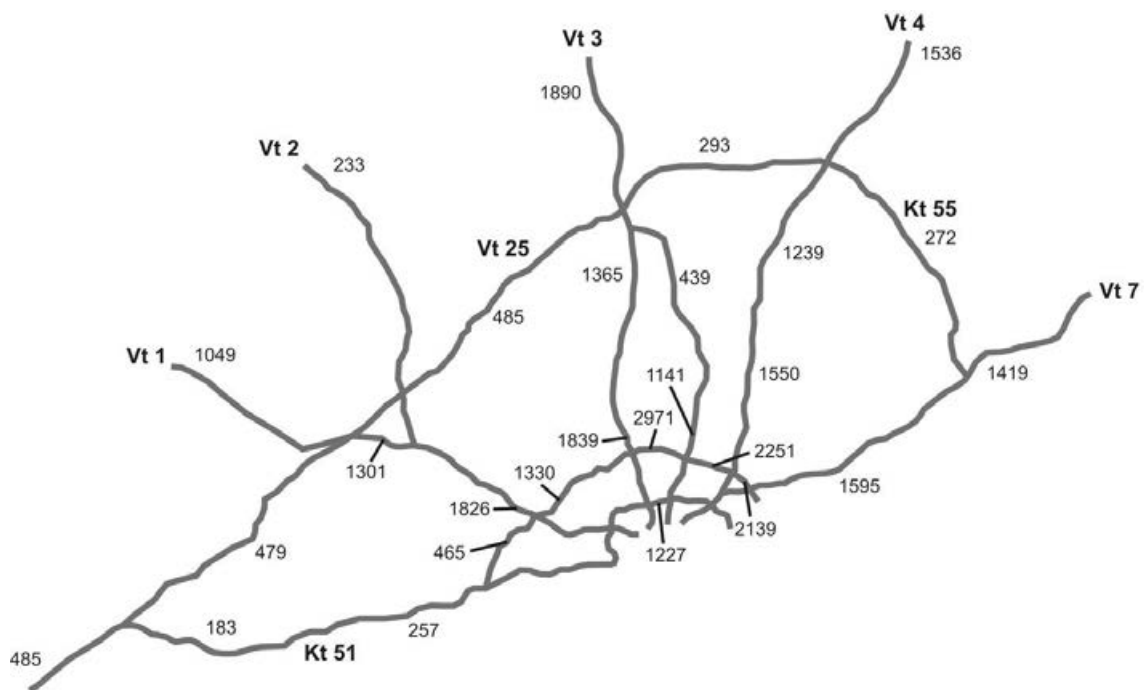
- Päijänne 33 kpl
- Lahti 22 kpl
- Mäntsälä 12 kpl
- Vantaa 5 kpl
- Porvoo 12 kpl
- Yhteensä 147 kpl

Kuvassa 1 on esitetty tarkastelualue sekä valta- ja kantateiden liikennemäärät (KVL) vuonna 2010.



Kuva 1 Selvityksessä tarkasteltu tieverkko sekä valta- ja kantateiden liikennemäärät vuonna 2010.

Levähdysalueiden yöaikaisen käytön kannalta keskimääräistä vuorokausiliikennettä oleellisempi tieto on teillä kulkevien raskaiden yhdistelmäajoneuvojen määrä erityisesti pääkaupunkiseudun lähialueella, missä levähdysalueiden kysyntä kuljettajien tauko- ja yöpymispaikkoina on suurin. Raskaiden yhdistelmäajoneuvojen liikennemäärät pääkaupunkiseudun lähialueen päätieverkolla vuonna 2010 on esitetty kuvassa 2.



Kuva 2 Raskaiden yhdistelmäajoneuvojen määrä pääkaupunkiseudun lähialueen päätielverkolla vuonna 2010

Aiemmassa selvityksessä käytettyihin vuoden 2009 liikennemääriin verrattuna yhdistelmien määrät ovat kasvaneet huomattavasti koko tarkastelualueella. Suurinta kasvu on ollut valtatiellä 3 Hyvinkään eteläpuolella, jossa kasvua on ollut 37 % sekä valtatiellä 25 Lohjan kohdalla, jossa kasvua on ollut 33 %.

Alueluokitus

Pysäköinti- ja levähdysalueiden ryhmittelyjä ja luokitteluja on täsmennetty verrattuna vuonna 2000 julkaistuun toimintalinjamäärittelyyn. Alueiden käyttötarpeita on arvioitu henkilöautoliikenteen ohella myös erityisesti raskaan liikenteen näkökulmasta. Nykyisin pysäköinti- ja levähdysalueet voidaan jakaa niiden ylläpidon ja käyttötarkoitusten mukaan neljään pääluokkaan:

1) ELY-keskusten (aiemmin Tiehallinnon) rakentamat ja täysin ylläpitämät pysäköinti- ja levähdysalueet, joilla ei ole kaupallisia palveluja eli niin sanotut ”kylmät” alueet.

- Alueet ovat osa tiealuetta.
- Alueet on jaettu tässä selvityksessä kahteen tekniseen luokkaan; levähdysalueet sekä pysäköintialueet, joilla on erilaiset varustetasovaatimukset sekä vaatimukset opastuksen ym. suhteen.
- Alueet ovat vapaasti kaikkien käytettävissä, mutta alueilla voi olla esimerkiksi puutavaran varastointia koskevia rajoituksia.
- Tiettyjä sopivia alueita käytetään myös raskaiden ajoneuvojen viranomaisvalvontaan.
- Raskas liikenne voi käyttää näitä alueita myös siirtokuormaukseen, perävaunun tilapäiseen pysäköintiin ym.
- Varsinkin ulkomaiset raskaan liikenteen kuljettajat käyttävät tiettyjä alueita paljon myös yöpymiseen, vaikka alueiden varusteet ja palvelut eivät ole tähän tarkoitettuja.

2) ELY-keskusten rakentamat levähdys- tai pysäköintialueet, joilla ELY-keskuksen kanssa vuokrasopimuksen tehnyt yritys tarjoaa kioski- tai kahvilapalveluja tienkäyttäjille.

- Alueiden ylläpito on osin kaupallisen toimijan vastuulla.
- Yleensä iso levähdysalue, jolla on kahvila-/kioskipalveluja.
- Pysäköintipaikat ovat osa tiealuetta ja vapaasti kaikkien käytettävissä.

3) ELY-keskusten rakentamat moottoriväylien palvelualueet, joilla ELY-keskuksen kanssa vuokrasopimuksen tehnyt yritys tarjoaa kaupallisia palveluja tienkäyttäjille.

- Alueiden ylläpito on pääosin kaupallisen toimijan vastuulla (esim. Neste Oil ja Teboil).
- Alueella on polttoainemyynti sekä ravintola-/myymäläpalveluja.
- Alue on tarkoitettu päätiellä liikkuvien käyttöön ja alueelle on yleensä pääsy vain moottoriväylältä. Palvelualue eroaa tässä suhteessa yksityisistä kaupallisista liikenneasemista, jotka on suunniteltu palvelumaan yleensä myös paikallisia asiakkaita.
- Pysäköintipaikat ovat osa tiealuetta ja vapaasti kaikkien käytettävissä myös yöpymistä varten riippumatta siitä, käytetäänkö myös alueen kaupallisia palveluja.

4) Yksityisten yritysten rakentamat ja ylläpitämät liikenneasemat (palveluasemat), huolto-asemat ja muut palvelupisteet

- Suuret yksityiset liikenneasemat vastaavat palveluiltaan edellä mainittuja ELY-keskusten toteuttamia moottoriteiden palvelualueita.
- Liikenneaseman viitoitus, liikennejärjestelyt ja palvelut on usein toteutettu niin, että henkilöautolla kulkevan tienkäyttäjän kannalta yksityinen liikenneasema ei mainittavasti eroa ELYn rakentamista moottoriväylien palvelualueista.
- Liikenneaseman alueella voi olla erillinen raskaan liikenteen pysäköintialue, mutta pysäköintipaikat ovat yksityisellä tontilla ja tarkoitettu ensisijaisesti asiakaskäyttöön. Vaikka myös yöpymisen pysäköin-

tialueella on yleensä mahdollista, voi alueen ylläpitäjä asettaa pysäköintipaikkojen käytölle erilaisia rajoituksia.

- Raskas liikenne ei voi periaatteessa käyttää näitä alueita siirtokuormaukseen, perävaunun tilapäiseen pysäköintiin eikä niitä voi käyttää viranomaisvalvontaan, kuten ELYn pysäköintialueita.

Lisäksi raskaan liikenteen kuljettajien käytössä on niin sanottuja rekkaparkkeja satamien yhteydessä sekä kuntien toteuttamia raskaiden ajoneuvojen pysäköintialueita.

Levähdysalueiden käyttö

Henkilöautot

Pysäköinti- ja levähdysalueet suunniteltiin aikaisemmin mitoitukseltaan ja toiminnoiltaan pääasiassa henkilöautoliikenteen tarpeita ajatellen. Viimeisten reilun kymmenen vuoden aikana henkilöautoilijat ovat siirtyneet käyttämään ensisijaisesti yksityisten liikenneasemien palveluja. Pysäköinti- ja levähdysalueita kuitenkin käytetään edelleen esimerkiksi teillä, jossa on paljon matkailuliikennettä ja teillä, joilla liikenneasematarjonta on vähäisempi.

Vuonna 2009 valmistuneessa Tiehallinnon Läntisen yhteistyöalueen matkailuliikenneselvityksessä (Tiehallinnon julkaisuja 23/2009) levähdysalueiden käytöstä ja ominaisuuksista todetaan seuraavaa:

- Levähdysalueita kaivataan maisemallisesti kauniille paikoille, kuten järvien rannoille.
- Varustelutasoltaan levähdysalueilta ei vaadita paljon. Toiset kaipaavat vain istumapaikkoja ja roskista, kun taas toiset haluaisivat alueelle myös WC:n tai pienen kioskin.
- Lähelle muuta kaupallista toimintaa ei levähdysalueita tulisi sijoittaa.
- Levähdysalueilla olevat opastustaulut ja niiden sisältämä informaatio nähdään tärkeänä.
- Suurimpana ongelmana levähdysalueilla nähdään roskaaminen ja ilkivalta.

Raskas liikenne

Raskaan liikenteen kuljettajilla on useita käyttötarkoituksia ja -tarpeita pääteiden varsilla sijaiseville pysäköinti- ja levähdysalueille:

- Raskaan ajoneuvon pysäköinti kuljettajia koskevien ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien taukojen ja vuorokausilepojen ajaksi.
- Alueiden käyttäminen kuorman siirtoon ajoneuvosta toiseen tai esimerkiksi perävaunusta vetoautoon.
- Perävaunun tilapäinen pysäköinti tilanteissa, joissa kuljetusta voidaan teknisistä syistä jatkaa pelkällä vetoautolla. Tämä on tarpeen esimerkiksi ajettaessa Helsingin keskustaan, missä on kuorma-autoille pituusrajoituksia.
- Erikoiskuljetuksissa tarvitaan taukoja varten suuria pysäköintialueita mahdollisesti useallekin ajoneuvolle.

Esimerkiksi kuormaa pääkaupunkiseudulle tuotaessa on tauko päästävä pitämään mahdollisimman lähellä määränpäättä (esim. Keimolanportti valtatie 3 suunnalta tultaessa), jotta ajo- ja työaika riittävät määränpäähän ajamiseen, kuorman purkamiseen ja ajoon paluureitillä seuraavalle mahdolliselle taukopaikalle.

Uudellamaalla alueiden tarve korostuu Vuosaaren sataman ympäristössä ja Kehä III:n keskiosuudella, pääkaupunkiseudun sisääntuloteiden varrella noin 30–50 kilometrin säteellä Helsingistä sekä Hangon sataman ympäristössä. Erityisesti uusien logististen toimintojen ja keskusten sijoittuminen myös pääkaupunkiseudun ympäryskuntiin on lisännyt aluetarvetta Kehä III:n ympäristössä.

Nykyisin varsinaisia myös yöpymiseen tarkoitettuja rekkaparkkialueita on vain Vuosaaren ja Hangon satamien yhteydessä. Vuosaaren noin 120 pysäköintipaikan alue on toistaiseksi riittänyt sataman liikenteen tarpeisiin, mutta alueen pitkäaikaisen pysäköintiin varatut paikat ovat nykyisin öisin lähes täysin käytössä. E 18 -tien varressa Vuosaaren sataman lähistöllä on tarvetta pitkällä aikavälillä myös toiselle suurelle rekkaparkkialueelle.

Levähdysalueiden yöaikaisia käyttäjämääriä selvitettiin syyskuussa 2009 ja lokakuussa 2010 suorite-
tuissa laskennoissa. Tulosten perusteella valtateillä 1, 3 ja 4 kuljettajat suosivat yöpymispaikkana ensisijaisesti suuria liikenneasemia, kuten Roution, Hyvinkään ja Riihimäen ABC-asemat. Valtatiellä 7, jossa suurin

osa yöpyvistä kuljettajista on ulkomaalaisia, kysyntä sen sijaan keskittyy tasaisesti myös kylmille levähdysalueille.

Ajoneuvojen koon kasvu ja asuinalueiden katujen nykyinen mitoitus on lisännyt siirtokuorma-alueiden tarvetta. Katualueet ovat usein liian ahtaita yhdistelmille, joten kuorma on siirrettävä vetoautoon muualla ja perävaunu jätettävä sille sopivalle alueelle.

SKAL:n vuonna 2011 toteuttamassa Logistiikan pullonkaulat 2011 -yrittäjäkyselyssä infrastruktuurin pullonkauloista nousivat erityisesti esille pysäköinti- ja levähdysalueet, joiden määrää ja myös laatua pidettiin riittämättöminä.

Viranomaisten käyttötarve

Liikkuva poliisi suorittaa vuosittain noin 15 000 hyötyajoneuvojen teknistä tarkastusta. Tarkastuksista noin kolmannes tehdään Etelä-Suomen alueella. Tienvarsitarkastuksissa selvitetään ajoneuvon kunto siltä osin kuin se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön sekä rekisteriin merkityt tiedot. Lisäksi tarkastuksissa on tarkastettava päivittämät lepoajat, tauot ja vuorokautiset lepoajat.

Tienvarsitarkastuksista on määrätty ajoneuvolaissa (1090/2002) ja valtioneuvoston asetuksessa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta (1245/2002). Lisäksi voimassa ovat EU:n direktiivit ajoneuvojen vuosikatsastuksia täydentävistä tienvarsitarkastuksista (2000/30/EY ja 2003/26/EY) sekä ajo- ja lepoaikavalvontaa ja ajopiirturin käyttöä koskevat asetukset (3820/85/ETY, 3821/85/ETY ja 88/599/ETY).

Poliisin suorittamiin tarkastuksiin soveltuvan alueen tulisi olla

- suoralla tienosalla, jossa pysähdysmerkki ei tule kuljettajalle yllätyksenä
- kokonaan ajoradasta erotettu
- riittävän tasainen
- vähintään 100–150 metriä pitkä, mikäli alueella käytetään jarrudynamometriä
- valaistu
- leveydeltään sellainen, että vähintään kaksi rekkaa voidaan ajaa rinnakkain, mieluiten kaksi erillistä ajokaistaa
- varustettu ajoradasta erillisellä sisään-tulorampilla.

Tarkastuksia tulisi lisäksi olla mahdollisia suorittaa molemmille suunnille eli tien toisella puolella tulisi olla vastaavanlainen alue. Alueita, jotka täyttävät nämä vaatimukset, on käytännössä hyvin vähän. Parhaana esimerkkinä valvontaan soveltuvista alueista pidetään valtatiellä 7 lähellä Loviisan rajaa sijaitsevia Sarvilahden pysäköintialueita. Valtatiellä 3 valvontakäyttöön soveltuvat Nummenniityn ja Karhukorven alueet, valtatiellä 4 Ohkolan sekä Kaukalammen pysäköinti-/levähdysalueet. Valtatiellä 1 tarkastuksia voidaan tehdä Hauklammen pysäköintialueilla, mutta jarrudynamometrin käyttöön alueet ovat liian lyhyitä. Nummenniityn ja Karhukorven sekä Hauklammen alueilla kahvilayrittäjät ovat valittaneet liiketoiminnan kärsivän tarkastuksista.

Suurin tarve valvontakäyttöön soveltuvalla alueella on tällä hetkellä valtatiellä 25 välillä Hango–Karjaa sekä kantatiellä 51 koko sen matkalla. Hangon ja Karjaan välillä on muutamia alueita, joilla voidaan suorittaa satunnaisia pistotarkastuksia, mutta perusteellisempaan valvontaan alueet ovat liian pieniä. Myöskään pohjoisempana Lohjan ja Vihdin alueella ei ole riittävän kokoisia alueita. Tilanteen vuoksi poliisi on joutunut käyttämään tarkastuksiin mm. bussipysäkkejä. Kantatiellä 51 tilanne on vielä heikompi, sillä valvontakäyttöön sopivia alueita ei ole käytännössä lainkaan.

Toimintalinjan tarkistustarpeita

Tiehallinto määritteli valtakunnalliset pysäköinti- ja levähdysalueita koskevat toimintalinjat vuonna 2000 julkaistussa raportissa ”Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittäminen – toimintalinjat”. Uudenmaan ELY-keskuksen alueella tehdyissä selvityksissä ja kehittämissuunnitelmissa on tullut esille tarve tarkistaa näitä toimintalinjoja useassakin kohdassa.

Alueiden luokittelu ja nimitykset

Alueluokituksen täsmentämistä käsiteltiin edellä kohdassa 2. Luokituksen lisäksi toimintalinjaraportissa käytetyt alueiden nimitykset ovat käytännössä muuttuneet:

- pysäköimisalueen sijaan käytetään uudessa maantielaisakin nimityksiä pysäköintipaikka ja pysäköintialue
- yksityisen palveluaseman nimityksenä on yleistynyt liikenneasema.

Ongelmat

Toimintalinjaraportissa todettiin alueilla esiintyvän seuraavia ongelmia, jotka ovat Uudenmaan ELY:n alueella edelleenkin paikoin ajankohtaisia:

- 1) Alueiden viitoitus ei vastaa palvelutasoa ja on epäyhtenäistä. Ennakkoviitoituksessa on puutteita tai alue on viitoitettu liian myöhään.
- 2) Liikenneturvallisuus on heikko johtuen huonosta näkemästä, puutteellisista kaistajärjestelyistä ja valaistuksesta.
- 3) Puutavaraa kuormataan ja välivarastoidaan alueilla. Puutavaran luvaton kuormaus ei ole iso ongelma Uudenmaan ELYn alueella, mutta sitäkin esiintyy.
- 4) Alueet ovat ahtaita varsinkin raskaalle liikenteelle. Alueiden ahtaus raskaalle liikenteelle korostuu Uudellamaalla erityisesti Helsingin sisääntuloteillä. Lisäksi alueiden verkosto on harventunut pääkaupunkiseudulla.
- 5) Epäsiisteyttä esiintyy lähinnä ilkevästä ja laiminlyödyistä kunnossapidosta johtuen. Paikoin epäsiisteyden on syynä se, että alueiden jätehuoltopalveluja käytetään väärin. Vuonna 2005 tehdyn selvityksen mukaan E18 tiellä Sipoo-Vaalimaa välillä levähdysalueiden jäteastioiden sisällöstä 50 % oli peräisin kotitalouksista, 30 % matkailijoilta ja 15 % alueella toimivista pienyrityksistä. Toinen syy epäsiisteyden on, että alueiden varusteita ei ole pystytty uudistamaan ja laatu on heikentynyt.

Toimintalinjat

Vuoden 2000 raportissa esitettiin neljä toimintalinjaperiaatetta, joiden toteutumista on tässä arvioitu lyhyesti Uudenmaan ELYn alueen nykytilanteen perusteella:

- 1) Kehittämistoimenpiteitä kohdistetaan erityisesti pääteiden runkoverkolle

Verkoston tiheydestä todettiin toimintalinjaraportissa tavoitteina seuraavaa:

- pääteiden runkoverkolla tarjotaan 20 – 30 minuutin ajomatkan välein tiehallinnon ylläpitämä levähdys- tai pysäköimisalue tai yksityisen ylläpitämä palvelu
- muulla tieverkolla levähdysalueita kehitetään ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen käyttämällä tieverkolla, matkailuliikenteen suosimilla reiteillä sekä raskaan liikenteen paljon käyttämällä reiteillä.

Uudellamaalla on valta- ja kantatieverkon levähdysalueita ja raskaalle liikenteelle soveltuvia huoltoasemia ja muita taukopaikkoja poistunut paljon käytöstä, kun väyliä on parannettu moottoriväylätasoisiksi. Alueverkko on harva pääkaupunkiseudun kehäteillä ja sisääntuloteillä (ks. kuva 3). Toisaalta pääkaupunkiseudun ulkopuolella kanta- ja seututieverkolla alueverkko on paikoin hyvinkin tiheä valtatieverkkoon verrattuna. Kaikkia näitä teitä ei voi pitää pitkämatkaisen liikenteen, matkailuliikenteen tai raskaan liikenteen erityisesti käyttäminä reitteinä, joten myös pysäköinti- ja levähdysalueiden karsimiselle alempiasteisella tieverkolla voi olla paikoin perusteita.

Tavoitteena mainittu 20 – 30 minuutin ajomatkatavoite ei kaikin paikoin täyty Uudellamaalla. Raskaalle liikenteelle sallitulla 80 km/h nopeudella tämä vastaisi noin 27 – 40 km välejä. Kuormitetuimmalla raskaan liikenteen reitillä E 18-tiellä raskaille autoille hyvin sopivien suurten palvelu- tai levähdysalueiden välimatka muodostuu lähes 100 kilometriä Lohjan Roution liittymästä Sipoolahden liittymään. Tälle välille sijoituvat vain pienet Nupurissa ja Helsingin itärajalta sijaitsevat levähdysalueparit, jotka ovat usein täysiä. Samoin myös reitillä kantatie 51 – Kehä III/Kehä I – valtatie 7 on Karjaan ja Sipoon välillä noin 90 km pituinen osuus, jolla ei ole raskaalle liikenteelle hyvin soveltuvia pysäköinti- tai levähdysalueita.

2) Palvelutasoa ja viitoitusta yhdenmukaistetaan

Viitoituksessa on edelleen puutteita myös Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Kun levähdysalueiden palvelutasoa on jouduttu karsimaan (esimerkiksi poistamalla WC), on myös viitoitus tarpeen tarkistaa ja muutettava tarvittaessa pelkän pysäköintialueen viitoitukseksi.

Käyttöön on tullut myös uusi liikennemerkki alueille, joilla on opaskartta tai muuta infoa. Näissä kohteissa viitoitusta tulisi ajanmukaistaa uusilla merkeillä.

Raskaan liikenteen edustajilta on tullut ehdotuksia, että yhdistelmäajoneuvoille soveltuvat alueet tulisi tuoda esille myös ennakkoviitoituksessa, mutta tähän ei ole toistaiseksi käytössä erityistä liikennemerkkiä.

Raskaan liikenteen kuljettajat käyttävät eräitä pääteiden pysäköimisalueita paljon myös yöpymiseen. Näissä tapauksissa tulisi taas harkita alkuperäisen palvelutason palauttamista ennalleen tai palvelutason nostoa.

3) Työnjaon periaatteita selkeytetään

Uudenmaan alueella todettiin alueiden maastokartoituksessa seuraavia ongelmia, jotka voivat liittyä ELYn ja muiden toimijoiden väliseen työnjakoon.

Vuokrasopimuksissa sovittua alueiden hoidon työnjakoa on harkittava tarkennettavaksi. Pääteiden levähdysalueiden hoidon tasossa on paljon kirjavuutta liittyen muun muassa alueille rakennusvaiheessa tehtyjen istutusten tai rakenteiden hoitoon.

Levähdys- ja pysäköintialueilla sijaitsevien opaskarttojen ylläpito on kuntien vastuulla. Joissain tapauksissa ylläpito ja päivittäminen ovat jääneet hoitamatta ja kartat ovat huonokuntoisia tai vanhentuneita.

Levähdysalueiden jäteastioiden väärinkäyttö saattaa viitata myös siihen, että kuntien tarjoamat jätteiden keräys- ja kierrätysmahdollisuudet lähialueella eivät toimi riittävän hyvin ja osa jätehuoltoa siirtyy ELYn vastuulle.

Uusia alueita sijoittuu paljon kaupallisten palvelujen yhteyteen. Tällöin on ELYn vastuulla valvoa, että yrittäjä järjestää asianmukaisen viitoituksen päätieltä.

4) Liikenneturvallisuutta parannetaan ja erilaiset tarpeet otetaan huomioon

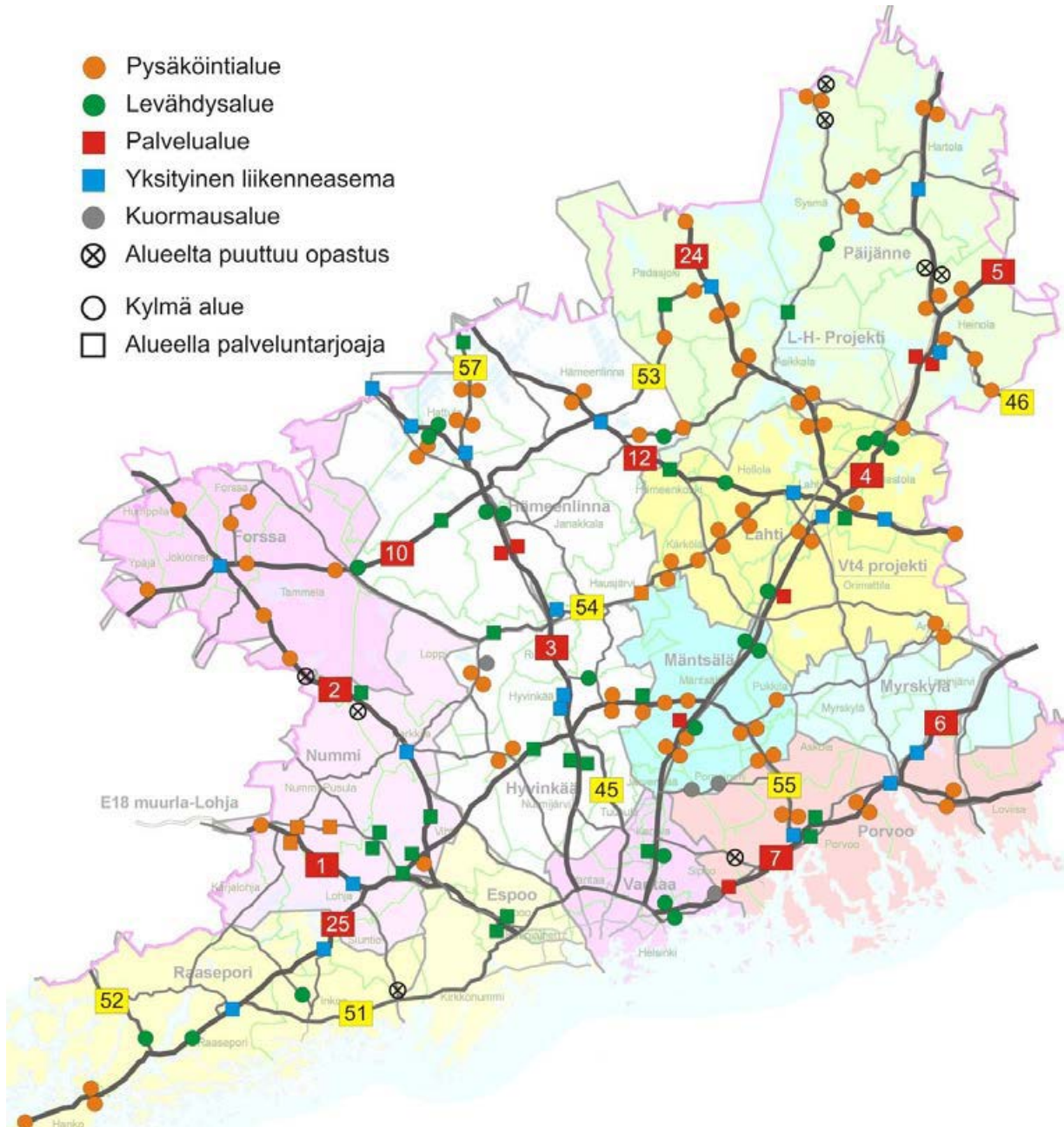
Aiemman toimintalinjan mukaan alemman tieverkon levähdys- ja pysäköimisalueilla voidaan poikkeustapauksissa sallia puutavaran kuormaus, välivarastointi ja varusteiden säilyttäminen. Uudenmaan ELYn alueella merkittäviä kuormausalueita on hyvin vähän, mutta puutavaran kuormaus esiintyy muutamilla alueilla jopa kieltoalueilta huolimatta.

Tässä selvityksessä on linjattu, että puutavaran kuormaus ja välivarastointi voidaan sallia, ellei siitä ole haittaa muille pysäköinti- ja levähdysalueiden käyttäjille tai päätien liikenteelle. Suuri osa kielloista on peräisin ajalta, jolloin alueita käyttivät enemmän henkilöautoilijat, joten tämänkin vuoksi osa kielloista on tullut tarpeettomiksi.

Alueiden nykytila

Verkoston kattavuus

Pysäköinti- ja levähdysalueita on tarkastelualueella yhteensä noin 140. Näiden lisäksi verkkoa täydentävät moottoriväylien palvelualueet sekä yksityiset liikenneasemat. Alueet, niiden tyyppi/opastus sekä palvelumuoto on esitetty kuvassa 3.



Kuva 3 Pysäköinti- ja levähdysalueet tarkastelualueella

Aluetarjonnassa on eroja eri urakka-alueiden välillä. Suurin aluetiheys on Lahden ja Päijänteen alueilla, missä erityisesti valtatie 24 ja kantatie 54 aluetiheys on huomattavan suuri. Länsi-Uudellamaalla aluetarjonta on paikoin hyvin vähäistä, esimerkiksi kantatiellä 51 ei ole lainkaan pysäköinti- tai levähdysalueita.

Raskaalle liikenteelle soveltuvien pysäköinti- ja levähdysalueiden tarjontaa Uudenmaan ELYn alueella voidaan arvioida päätiesuunnittain seuraavasti:

- Vt 1 Helsinki–Turku: Aluetarjonta on hyvä Lohjan länsipuolella, mutta pääkaupunkiseudun lähialueella tarjonta on riittämätön suhteessa tiellä kulkevien yhdistelmäajoneuvojen määrään. Lohjan ja Kehä III:n välisellä osuudella sijaitsee ainoastaan Nupurin levähdysaluepari, jonka kapasiteetti on kuitenkin vain muutamia ajoneuvoja. Suosituin yöpymispaikka on nykyisin Roution ABC-asema, jonka kapasiteetti on noin 30–40 raskasta ajoneuvoa.
- Vt 2 Helsinki–Pori: Aluetarjonta on hyvä koko tarkastelualueella; liikenneasemia ja pysäköinti-/levähdysalueita on sopivin välimatkoin ja kapasiteetti on riittävä.
- Vt 3 Helsinki–Vaasa (Hämeenlinnanväylä): Aluetarjonta on hyvä lukuun ottamatta pääkaupunkiseudun lähialuetta, mistä ovat lähivuosina poistumassa Keimolanportin palvelualueet. Näille alueille tarvitaan korvaava alue. Yöaikainen kysyntä keskittyy yksityisille liikenneasemille.
- Vt 4 Helsinki–Utsjoki (Lahdenväylä): Aluetarjonta on hyvä moottoritieosuudella Helsinki–Heinola ja melko hyvä myös Heinolan pohjoispuolella. Pääkaupunkiseudun välittömässä läheisyydessä kapasiteetti on riittämätön, Leppäkorven pienille levähdysalueille Korson kohdalla mahtuu vain muutamia ajoneuvoja.
- Vt 6 Helsinki–Joensuu: Aluetarjonta on riittämätön suhteessa tien suureen raskaan liikenteen määrään. Ainoat tarkoitukseen sopivat alueet ovat nykyisin Shell Liljendal-liikenneasema ja Pukaron huoltoaseman piha.
- Vt 7 Helsinki–Vaalimaa (Porvoonväylä): Kehä III:n ja Porvoon välillä ovat nykyisin käytössä ainoastaan pieni Stora Dammenin levähdysaluepari sekä Sipoonlahden palvelualue. Porvoon itäpuolella aluetarjonta on hyvä.
- Vt 10 Turku–Tuulos: Aluetarjonta on hyvä koko matkalla.
- Vt 12 Rauma–Tampere–Kouvola: Aluetarjonta on hyvä, jopa suuri suhteessa liikennemäärään. Selkeästi tarpeettomia alueita on kuitenkin vaikea osoittaa.
- Vt 24 Lahti–Jämsä: Aluetarjonta on suuri suhteessa liikennemäärään ja joitain liikenneaseman tai toisen pysäköintialueen läheisyydessä sijaitsevia pysäköintialueita voitaisiin lakkauttaa.
- Vt 25 Hanko–Mäntsälä: Aluetarjonta on hyvä valtatie 3 itäpuolella, mutta länsipuolella tarjonta on riittämätön Karjaa–Nummela–Hyvinkää välillä. Suuri osa Hangon sataman raskaasta liikenteestä käyttää kyseistä Kehä V-reittiä. Hyvinkään ja Mäntsälän välillä osa alueista voitaisiin lakkauttaa tarpeettomina.
- Kt 46 Kouvola–Heinola: Alueita on tiheässä ja niitä voitaisiin periaatteessa vähentää, mutta yksi alueista on tärkeä puunkuormausalue ja kaksi muuta sijaitsevat matkailuliikenteen kannalta hyvillä paikoilla.
- Kt 51 Helsinki–Karkkila: Tiellä ei ole lainkaan raskaan liikenteen pysäköintiin hyvin soveltuvia ja siihen osoitettuja alueita, jollainen ehdottomasti tarvittaisiin. Inkoossa on huoltoaseman pihalla muutama raskaan ajoneuvon pysäköintipaikka kahvila-asiakkaille.
- Kt 52 Tammisaari–Jokioinen: Tiellä on tarkastelualueella vain yksi levähdysalue.
- Kt 53 Tuulos–Padasjoki: Aluetarjonta on hyvä. Itäisin pysäköintialue on periaatteessa tarpeeton Padasjoen ABC:n läheisyyden vuoksi, mutta hyvä sijainti järven rannalla puoltaa sen säilyttämistä.
- Kt 54 Tammela–Hollola: Riihimäen ja Hollolan välillä aluetiheys on suuri suhteessa kysyntään ja joitain aluepareja voitaisiin lakkauttaa.
- Kt 55 Porvoo–Mäntsälä: Noin 25 km matkalla on kolme alueparia, toinen Mäntsälän aluepareista voitaisiin mahdollisesti lakkauttaa.
- Kt 57 Hämeenlinna–Pälkäne: Aluetiheys on suuri suhteessa kysyntään ja toinen pysäköintialuepareista voitaisiin lakkauttaa.

Seututeillä 410 ja 413 Sysmässä ja 284 Forssassa on jokaisella kaksi pysäköintialuetta lähekkäin, näistä toiset olisi mahdollista lakkauttaa.

Alueiden kunto ja ehdotetut toimenpiteet

Maastoinventoinnin yhteydessä kartoitettiin kaikkien alueiden varustelu ja kunto. Pysäköinti- ja levähdysalueiden tavallisimmat varusteet ovat pöytä-/penkkiyhdistelmä, jätteastia sekä opastustaulu, joita löytyy noin kolmasosalla alueista. Kalusteiden kunnossa on suuria eroja, esimerkiksi pöytä-/penkkiyhdistelmät ovat muutamilla paikoilla uudenveroisia, toisilla taas lahoamistilassa. Huonoimmassa kunnossa olevia kalusteita on ehdotettu poistettaviksi.

Maastoinventointien perusteella levähdysalueiden suurin ongelma on roskaaminen ja kotitalousjätteiden tuominen alueille. Ongelma on pahin alueilla, joille ei ole näköyhteyttä päätieltä. Tällaisilla alueilla myös varusteisiin kohdistuva ilkivalta on yleisintä. Tämän vuoksi alueille, joilla puusto ja kasvillisuus estävät näkyvyyden päätielle, on ehdotettu näkemäraivauksia.



Kuva 4 Kotitalousjätteiden tuominen on ongelma useilla alueilla

Puutavaran siirtokuormausta ja välivarastointia tapahtuu useilla sellaisilla alueilla, joilla se on kielletty. Suuri osa kuormauskielloista on peräisin ajalta, jolloin levähdysalueita käyttivät enemmän henkilöautoilijat. Tämän selvityksen toimenpiteissä on linjattu, että kuormauskiellot voidaan poistaa sellaisilta alueilta, jossa siitä ei ole merkittävää haittaa muille alueiden käyttäjille tai päätien liikenteelle esimerkiksi alueen kapeuden vuoksi.

Muutamille alueille on ehdotettu alueluokan pudottamista. Tällä tarkoitetaan levähdysalueen opasteiden vaihtamista pysäköintialueen opasteisiin sekä alueen merkitsemistä tierekisterissä pysäköintialueeksi. Tässä selvityksessä on linjattu, että raskaan liikenteen pysäköintiin soveltuvat alueet, joilla on palveluntarjoaja, säilyvät levähdysalueina. Moottoriteiden varsilla sijaitseville pysäköintialueille (esim. Sarvilahti, Ohkola) ei kuitenkaan ole esitetty alueluokan pudottamista.

Alueille, joilla on opaskartta, on ehdotettu infopistemerkin lisäämistä pysäköinti- tai levähdysalueen yhteyteen. Opaskarttojen ylläpito on kuntien vastuulla. Tämän vuoksi infopistemerkkien lisäämistä tulee harkita sen perusteella, onko kunnalla halukkuutta ylläpitää ja tarvittaessa uusia karttoja. Kartat ovat jo nyt useilla alueilla huonokuntoisia.

Muutamille alueille on ehdotettu niiden lakkauttamista. Lakkauttamisella tarkoitetaan varusteiden ja opasteiden poistamista sekä kulkuteiden katkaisemista.

Toimenpiteet urakka-alueittain

Raasepori



Kuva 5 Raaseporin urakka-alueella sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

Raaseporin urakka-alueella on nykyisin kolme pysäköintialuetta ja kolme levähdysaluetta. Hangon sataman raskaalle liikenteelle on erillinen rekkaparkki, joka vähentää pääteiden varsilla sijaitsevien alueiden kapasiteettitarvetta. Liikkuva poliisi on toivonut Hangon–Lappohjan-alueelle raskaan liikenteen valvontakäyttöön soveltuvaa aluetta, jollaista nykyisin ei ole. Yhtenä mahdollisuutena on esitetty Tammisaaren kohdalla olevan alueen 25/11/3912 laajentamista valvontaan soveltuvaksi. Alueella on kuitenkin laajennusvaraa rajallisesti ja käytännössä raskaan liikenteen valvonta voi edellyttää kokonaan uuden alueen rakentamista.

Taulukko 1 Raaseporin urakka-alueelle ehdotetut toimenpiteet

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
25	2	1453		
25	6	635	Vt 25 Hanko 1	Pysäköintipaikkojen merkitseminen
25	6	794	Vt 25 Hanko 2	
25	11	3912	Vt 25 Raasepori	Alueluokan pudottaminen
52	1	5050	Kt 52 Raasepori	Alueluokan pudottaminen
115	1	50	Sunnanvik	Alueen lakkauttaminen
186	13	6970	St 186	Alueluokan pudottaminen, ylimääräisen pysäköintialueen poistaminen, siivous
Toimenpiteiden kustannukset				11 300 €

Levähdysalueiden opastetuille alueille on esitetty alueluokan pudottamista eli merkkien vaihtamista pysäköintialueenmerkkeihin. Alueella 186/13/6970 sijaitsevan pöytä-penkkiyhdistelmän poistamista voidaan harkita. Sunnanvikin alueella (115/1/50) kantatien 51 ja seututien 115 liittymässä ei ole tällä hetkellä lainkaan opasteita. Alueen käyttöönottoa ei ole nähty tarpeelliseksi. Kulkutietä ei kuitenkaan ole tarpeen katkaista, sillä bussit ja kunnossapito voivat tarvita aluetta käänköpaikkana. Hangon rintamamuseon alueelle (25/6/635) on ehdotettu pysäköintipaikkojen merkitsemistä. Nykyiset viivat ovat kuluneet ja myös rekoille tulisi maalata 1–2 paikkaa.

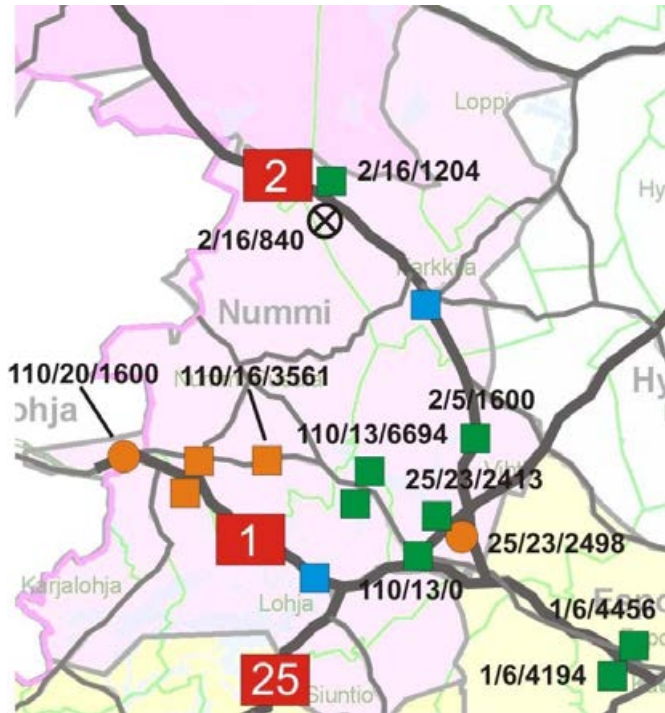


Kuva 6 Alue 25/11/3912 Tammissaaressa



Kuva 7 Sunnavikin alue (115/1/50), joka on ehdotettu lakkautettavaksi

Nummi ja Espoo



Kuva 8 Nummen ja Espoon urakka-alueilla sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

Nummen urakka-alueella on viisi pysäköintialuetta ja kuusi levähdysaluetta. Kahdelta alueelta (2/16/840 ja 110/13/6994) puuttuvat opasteet. Espoon alueella ovat Nupurin levähdysalueet. Vanhalla ykköstiellä eli nykyisellä seututie 110:llä on edelleen hyvä alue- ja palvelutarjonta, vaikka liikennemäärät ovat pudonneet voimakkaasti uuden valtatie 1:n moottoritieosuuden käyttöönoton jälkeen. Jotkin vanhoista palvelutarjoajista, kuten esimerkiksi Lahnajärven liikenneasema/motelli, ovat lopettaneet toimintansa.

Taulukko 2 Nummen ja Espoon urakka-alueille ehdotetut toimenpiteet

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
1	6	4194	Nupuri II	
1	6	4456	Nupuri I	
2	5	1600	Tuijan tupa	Infopistemerkkien lisääminen
2	16	840	Kauppi oikea	Alueen lakkauttaminen
2	16	1204	Kauppi vasen	
25	23	2413	Hiidenmäki vasen (Seisakki)	Pysäköintipaikkojen merkitseminen
25	23	2498	Hiidenmäki oikea	
110	13	0	Myllylampi	
110	13	6694	Hiidenpirtti / eteläinen	
110	14	290	Hiidenpirtti / kahvila	
110	14	390	Hiidenveden kioski	Infopistemerkkien lisääminen
110	16	3561	St1 Saukkola	Opasteiden lisääminen päätielle (levähdysalue + infopiste)
110	20	1600		
Toimenpiteiden kustannukset				11 100 €

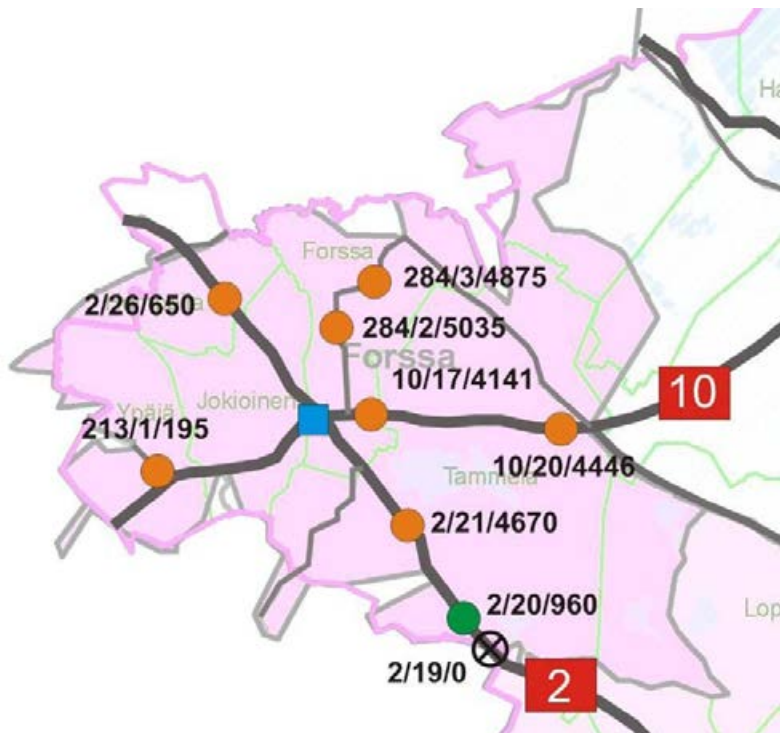
St 1 Saukkolan pihassa on nykyisin pysäköintialueimerkki, mutta päätieltä puuttuu opastus. Alueelle on ehdotettu levähdysalue- ja infopistemerkkejä. Karkkilan pohjoispuolella olevalta levikkeeltä (2/16/840) puuttuu kokonaan opastus. Alueen käyttöönotto ei ole tarpeellista, sillä vain muutaman sadan metrin päässä on levähdysalue, jossa on grillikioski, joten levike on ehdotettu lakkautettavaksi.

Hiidenmäen Seisakkia (25/23/2413) käyttävät paljon henkilöautoilijat, mutta aluetta tarvitsevat myös raskaan liikenteen kuljettajat. Alueelle on ehdotettu pysäköintipaikkojen merkitsemistä, jolla selkeytetään järjestelyjä siten, että raskaille ajoneuvoille on omat paikat alueen itälaidassa.



Kuva 9 St 1 Saukkolan (110/13/6694) tontilla on erillinen raskaan liikenteen ajoneuvoille tarkoitettu alue.

Forssa



Kuva 10 Forssan urakka-alueella sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

Forssan urakka-alueella on seitsemän pysäköintialuetta ja yksi levähdysalue. Salkolanjärven levähdysalueen (2/19/0) opasteet oli inventointihetkellä peitetty. Alue on valtatie 2 tarkastelualueella ainoa viranomaisvalvontaan sopiva alue, jonka vuoksi sen uudelleen käyttöönottoa on esitetty.

Taulukko 3 Forssan urakka-alueelle ehdotetut toimenpiteet

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
2	19	0	Salkolanjärvi	Jäteastian poistaminen, opastustaulun suoristaminen, välikaistan näkemäraivaus, alueluokan pudottaminen
2	20	960	Liesjärvi	Pysäköintialuumerkin lisääminen eteläiselle tulosuunnalle, näkemäraivaus
2	21	4670	Eerikkilä	
2	26	650	Ämmälä	Infopistemerkkien lisääminen
10	17	4141	Järvenpää	
10	20	4446	Perähuhta	
213	1	195	Palikkala	Välikaistan näkemäraivaus, opaskartan ja infopistemerkin uusiminen
284	2	5035	Peräjoki	Välikaistan näkemäraivaus
284	3	4875	Koijärvi, kirkko	
Toimenpiteiden kustannukset				11 500 €

Salkolanjärven alueella on kunnan jätteenkeräyspiste, joten ELYn jäteastiat on ehdotettu poistettaviksi. Neljälle alueelle on ehdotettu näkemäraivausta.

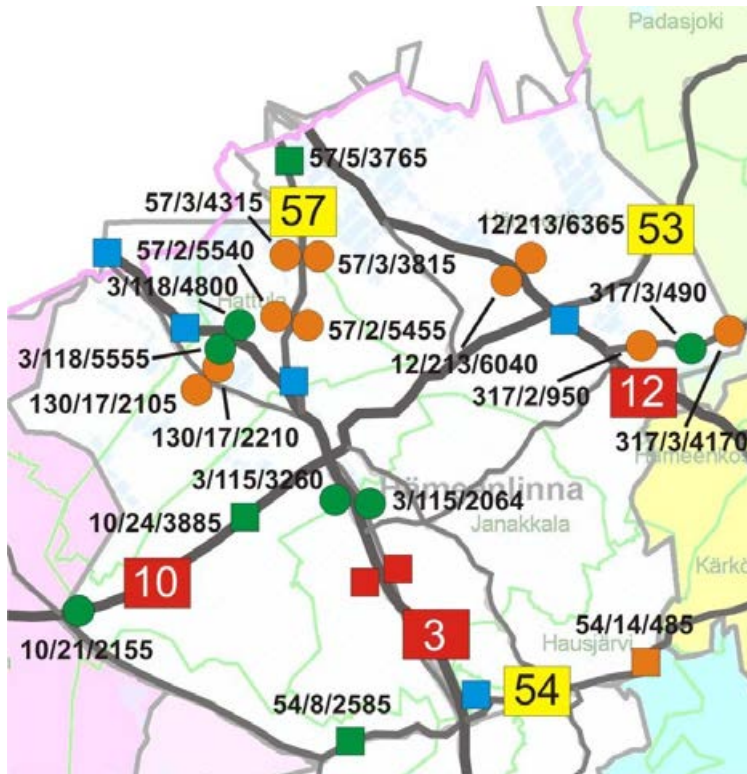


Kuva 11 Salkolanjärven levähdysalue (2/19/0)



Kuva 12 Liesjärven pysäköintialue (2/20/960)

Hämeenlinna



Kuva 13 Hämeenlinnan urakka-alueella sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

Hämeenlinnan urakka-alueella on 11 pysäköintialuetta, yhdeksän levähdysaluetta ja kaksi moottoriteiden palvelualueita. Kantatiellä 54 sijaitsevalle alueelle 54/14/485 on ehdotettu alueluokan nostamista levähdysalueeksi, koska alueella on palveluntarjoaja. Sen sijaan kahdelle nykyisin levähdysalueeksi merkitylle alueelle on ehdotettu alueluokan pudottamista. Roskaaminen on ongelma useilla alueilla.

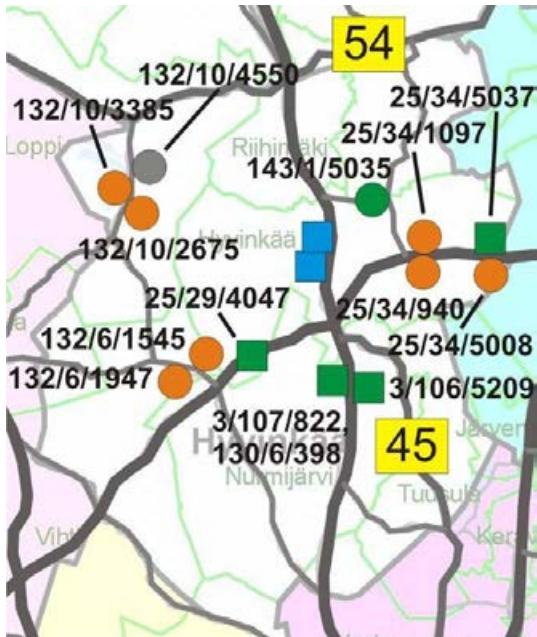
Taulukko 4 Hämeenlinnan urakka-alueelle ehdotetut toimenpiteet

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
3	115	2064	Lähdelammi I	
3	115	3260	Lähdelammi II	
3	118	4800	Kappakallio I	
3	118	5555	Kappakallio II	
10	21	2155		
10	24	3885		
12	213	6040		
12	213	6365		Siivous
54	8	2585	Huuhkajalampi	Infopistemerkkien lisääminen, pysäköintipaikkojen merkitseminen
54	14	485		Alueluokan nostaminen
57	2	5455		
57	2	5540		
57	3	3815		
57	3	4315		
57	5	3765	Ilmoila	Voimisteluvälineiden poistaminen
130	13	382		
130	17	2105		Opaskartan uusiminen, infopistemerkin lisääminen
130	17	2210		
317	2	950		
317	3	490	Paavola	Alueluokan pudottaminen
317	3	4170		
Toimenpiteiden kustannukset				8 000 €



Kuva 14 Kotitalousjätteen tuonti on ongelma useilla alueilla (kuvassa 12/213/6365)

Hyvinkää



Kuva 15 Hyvinkään urakka-alueella sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

Hyvinkään urakka-alueella on seitsemän pysäköintialuetta ja viisi levähdysaluetta. Lisäksi seututien 132 varressa on puutavaran siirtokuormaukseen tarkoitettu alue. Poliisi on käyttänyt Rajamäellä sijaitsevaa Märkiön levähdysaluetta (25/29/4047) raskaan liikenteen valvontaan. Myös Keravanjärven pysäköintialue (25/34/5008) soveltuu tarkoitukseen.

Taulukko 5 Hyvinkään urakka-alueelle ehdotetut toimenpiteet. Kustannuksissa eivät ole mukana Nummenniityn levähdysalueen parantamisen kustannukset.

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
3	106	5209	Karhukorpi	
3	107	822	Nummenniitty	Alueen käytön tehostaminen ja järjestelyjen selkeyttäminen
25	29	4047	Rajamäki (Märkiön grilli)	
25	34	940		Siivous
25	34	1097	Latostenmaa	
25	34	5008	Keravanjärvi	
25	34	5037	Keravanjärvi (Keragrilli)	Infopistemerkkien lisääminen, pysäköintipaikkojen merkitseminen
130	6	398	Nummenniitty	Näkemäraivaus
132	6	1545		Pysäköintialuemerkin suoristaminen, siivous
132	6	1947		
132	10	2675		Siivous
132	10	3385		Näkemäraivaus
132	10	4550		
143	1	5035	Perä-Kerkkola	Alueluokan laskeminen, peräväunujen pysäköinnin aikarajoitus, infopistemerkkien lisääminen
Toimenpiteiden kustannukset				6 400 €

Nummenniityn moottoritien puoleisen levähdysalueen (3/107/822) kapasiteettia olisi mahdollista parantaa ottamalla alueen laaja keskiosa pysäköintikäyttöön. Kapasiteetin lisääminen on valtatie 3 varressa tärkeää, koska Keimolanportin palvelualueet ovat poistumassa lähivuosina, eikä korvaavan Luhtaanmäen alueen toteutuminen ole edennyt. Vuonna 2009 laaditussa selvityksessä esitettiin kaksi luonnosta vino-pysäköinnin sijoittamisesta Nummenniityn alueen keskiosaan. Luonnokset ovat tämän selvityksen liitteenä.

Myös Nummenniityn alueen liikennejärjestelyjä tulisi selkeyttää. Nykyisin autoja pysäköidään sisääntulotielle kahvilan kohdalle, josta samalla ajetaan läpi suurella nopeudella. Henkilöautopysäköinnille tulisi merkitä erillinen alue kahvilan eteläpuolelle.

Hyvinkään kaupunkitaajaman laidalla sijaitsevaa Perä-Kerkkolan levähdysaluetta (143/1/5035) käytetään paljon perävaunujen pitkäaikaiseen säilytykseen, joka on koettu ongelmana. Perävaunujen pysäköinnille on ehdotettu aikarajoitusta.



Kuva 16 Perä-Kerkkolan levähdysalueelle (143/1/5035) jätetään yleisesti perävaunuja

Päijänne



Kuva 17 Päijänteen urakka-alueella sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

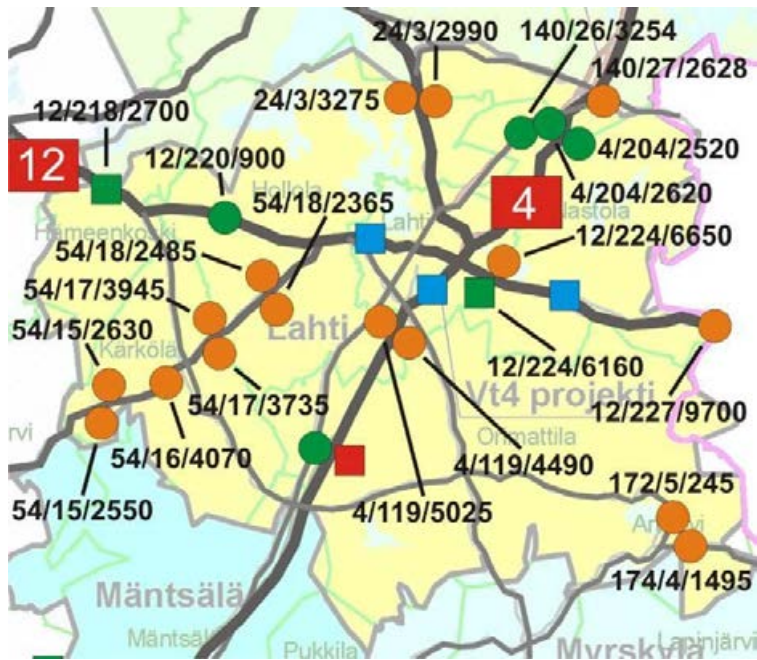
Päijänteen urakka-alueella on yhteensä 24 pysäköintialuetta, kolme levähdysaluetta ja kaksi moottori-ten palvelualuetta. Lisäksi on neljä aluetta, joilta puuttuu opastus. Näistä valtatie 4 Kortelammen alueet (4/211/6140 ja 4/211/6350) on ehdotettu otettavaksi uudelleen käyttöön, sillä pohjoisen suuntaan aluetarjonta on tiellä melko vähäinen. Seututien 612 merkitsemättömät alueet eivät ole aluetarjonnan kannalta tarpeen, mutta niiden käyttöönottoa perustelee sijainti järven rannalla.

Alueella 46/11/15 on kauempana levähdysalumerkit ja alueen läheisyydessä pysäköintialuumerkki, näistä ensimmäiset on ehdotettu vaihdettaviksi. Aluetta 46/12/2797 käytetään yleisesti puutavaran kuormaukseen ja välivarastointiin, vaikka se on merkillä kielletty. Toiminnasta ei ole alueella merkittävää haittaa, joten kiello on esitetty poistettavaksi. Alueella 314/3/293 ei ole varmuutta kioskitoiminnan jatkumisesta. Mikäli toiminta jatkuu, voidaan alue säilyttää myös levähdysalueena.

Taulukko 6 Pääjätteen urakka-alueelle ehdotetut toimenpiteet

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
4	208	2932	Tähtihovi	
4	208	2932	Tähtihovi	
4	211	3107	Kivijärvenmäki	
4	211	4673	Makkaramäki	
4	211	6140	Kortelampi	Pysäköintialuemerkin lisääminen
4	211	6350	Kortelampi	Pysäköintialuemerkin lisääminen
4	218	4769		
4	218	4779		
5	114	2126		
5	114	2689		
24	4	4230		
24	4	4485		
24	7	1930		
24	7	2025		
24	9	4685		Infopistemerkin lisääminen
24	9	4940		
24	12	5700		Infopistemerkkien lisääminen
46	11	15		Levähdysaluemerkkien vaihtaminen pysäköintialuumerkkeihin
46	12	2797		Pöytä-penkkiyhdistelmän poistaminen
46	13	2635		Puutavaran kuormaus ja varastointi kielletty -merkin poistaminen
53	3	6225		Infopistemerkkien lisääminen
53	5	830		Infopistemerkkien lisääminen
53	5	6685		
314	3	293		Alueluokan pudottaminen, infopistemerkkien lisääminen
314	7	594		Alueluokan pudottaminen, infopistemerkkien lisääminen
410	4	575		
410	4	4228		
413	3	2089		
413	3	2700		
612	3	3778		Pysäköintialuemerkkien lisääminen
612	4	1977		
612	4	1978		
612	4	6495		Pysäköintialuemerkkien lisääminen
Toimenpiteiden kustannukset				13 700 €

Lahti



Kuva 18 Lahden urakka-alueella sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

Lahten urakka-alueella on yhteensä 14 pysäköintialuetta, seitsemän levähdysaluetta ja yksi palvelu-alue. Varsinkin kantatiellä 54 aluetiheys on todella suuri ja alueista osa on mahdollista lakkauttaa tarpeettomina. Esimerkiksi alue 54/16/4070 sijaitsee huoltoaseman välittömässä läheisyydessä, myös toinen lähempänä Lahtea sijaitsevista aluepareista voitaisiin lakkauttaa tarpeettomana. Alueen 24/3/3275 läpi kulkee kevyen liikenteen väylä, jonka pysäköintialueesta erottava maalaus on tarpeen uusia.

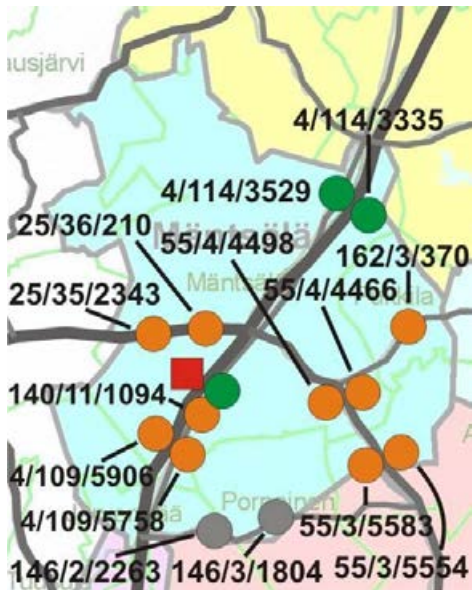
Taulukko 7 Lahden urakka-alueelle ehdotetut toimenpiteet

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
4	119	4490		
4	119	5025		
4	204	2520		
4	204	2620		
12	218	2700	Hämeenkoski	
12	220	900		Infopistemerkkien lisääminen
12	224	6160	Villähde I	
12	224	6650	Villähde II	
12	227	9700		Puutavaran kuormaus ja varastointi kielletty -merkin asettaminen
24	3	2990		
24	3	3275		Kewen liikenteen väylän reunaviivan uusi maalaus
54	15	2550		
54	15	2630		
54	16	4070		Näkemäraivaus
54	17	3735		Siivous
54	17	3945		
54	18	2365		
54	18	2485		
140	26	3254		WC:n poistaminen
140	27	2628		
172	5	245		
174	4	1495		Liittymähaarojen kunnon parantaminen (myös uusi päällyste), infopistemerkkien lisääminen
Toimenpiteiden kustannukset				27 700 €



Kuva 19 Alueella 174/4/1495 liittymähaarojen kunto on huono

Mäntsälä



Kuva 20 Mäntsälän urakka-alueella sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

Mäntsälän urakka-alueella on yhteensä kymmenen pysäköintialuetta, kolme levähdysaluetta ja yksi palvelualue. Lisäksi seututien 146 varressa on kaksi puutavaran kuormausaluetta. Varsinkin toinen kuormausalueista on erittäin roskainen, ongelmaa yritetään hillitä näkemäraivauksella. Alueen 162/3/370 opaste on lännestä tultaessa katveessa puun takana ja sen siirtämistä on ehdotettu.

Taulukko 8 Mäntsälän urakka-alueelle ehdotetut toimenpiteet

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
4	109	5758	Ohkola I	
4	109	5906	Ohkola II	Näkemäraivaus
4	114	3335	Kaukalampi I	
4	114	3529	Kaukalampi II	
25	35	2343		
25	36	210		
55	3	5554		
55	3	5583		
55	4	4466		Infopistemerkin lisääminen
55	4	4498		
140	11	1094		
146	2	2263		Näkemäraivaus
146	3	1804		Siivous, näkemäraivaus
162	3	370		Näkemäraivaus läntiselle tulosuunnalle / pysäköintialuumerkin siirto aikaisemmaksi
Toimenpiteiden kustannukset				4 400 €

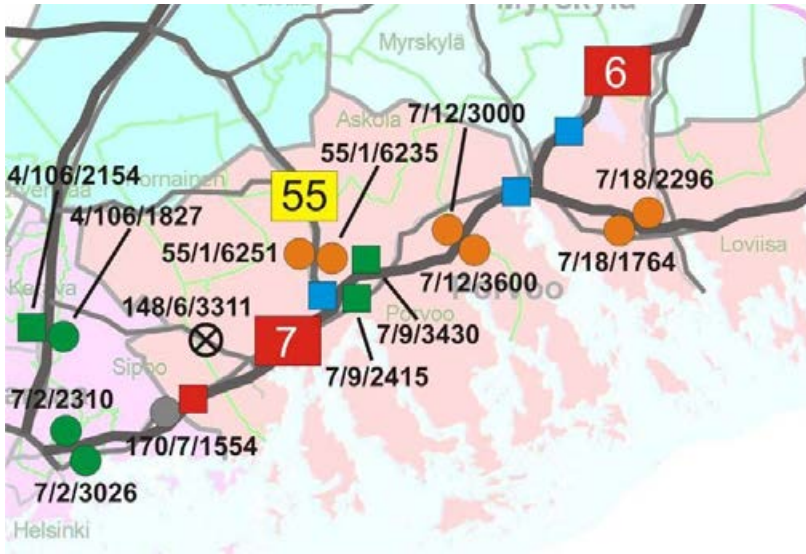


Kuva 21 Kuormausalue 146/3/1804 on erittäin roskainen



Kuva 22 Alueen 162/3/370 opaste on lännestä tultaessa katveessa puun takana

Porvoo ja Vantaa



Kuva 23 Porvoon ja Vantaan urakka-alueilla sijaitsevat pysäköinti- ja levähdysalueet

Porvoon ja Vantaan urakka-alueilla on kuusi pysäköintialuetta, kuusi levähdysaluetta, yksi palvelualue ja yksi kuormausalue. Tieräkisteriin merkitty alue 151/2/2424 on käytännössä kasvanut umpeen, joten sen poistamista rekisteristä on esitetty.

Taulukko 9 Porvoon ja Vantaan urakka-alueille ehdotetut toimenpiteet

Tie	Tieosa	Etäisyys	Alueen nimi	Toimenpiteet
4	106	1827	Leppäkorpi I	
4	106	2154	Leppäkorpi II	
7	2	2310	Stora Dammen I	
7	2	3026	Stora Dammen II	
7	9	2415	Herkkules	
7	9	3430		
7	12	3000	Tammio II	
7	12	3600	Tammio I	
7	18	1764	Sarvilahti I	
7	18	2296	Sarvilahti II	
55	1	6216		
55	1	6235		
140	5	1142		
140	5	1166		
148	6	3311		Pysäköintialuumerkkien lisääminen
151	2	2424		Alueen poistaminen rekisteristä
170	7	1554		
Toimenpiteiden kustannukset				1 200 €

Jatkotoimenpiteet

Levähdysaluekapasiteetin parantaminen

Aikaisemmissa selvityksissä todettu pääkaupunkiseudun lähialueen levähdysaluekapasiteetin riittämättömyys on yhdistelmien määrän kasvaessa tullut yhä ajankohtaisemmaksi ongelmaksi. Suurin tarve lisäkapasiteetille on E 18-reitillä, valtatie 25 länsipäässä sekä valtatiellä 3 pääkaupunkiseudun lähialueella.

E 18 -reitillä levähdysaluekapasiteetti on pääkaupunkiseudun lähialueella hyvin vähäinen suhteessa liikennemäärään. Lohjan Roution ABC-aseman ja Sipoonlahden palvelualueen välillä ovat ainoastaan Nupurin ja Stora Dammenin pienet levähdysalueet. Sipoonlahden jälkeen seuraavat alueet ovat Porvoon itäpuolella. Suurin tarve uudelle alueelle on Kehä III:n varressa.

Hangon satamasta lähtevällä raskaalla liikenteellä on sama ongelma kuin E18-reitin raskaalla liikenteellä, Karjaan jälkeen seuraava tarkoitukseen sopiva alue on Sipoonlahden palvelualue. Kantatiellä 51 ei ole lainkaan raskaalle liikenteelle tarkoitettuja pysäköinti- tai levähdysalueita.

Valtatiellä 3 ei ole osoitettu korvaavia alueita Keimolanportin poistuville palvelualueille. Luhtaanmäkeen ehdotetun palvelualueen toteutuminen ei tällä hetkellä näytä todennäköiseltä. Levähdysaluekapasiteettia olisi mahdollista parantaa rakentamalla Nummenniityn alueen keskiosaan vinopysäköintipaikkoja, joita mahduttaisi toteutustavasta riippuen 15–20. Näillä voitaisiin jonkin verran kompensoida poistuvaa kapasiteettia ja kysynnän kasvua.

Valvontakäyttöön soveltuvan alueen rakentaminen

Liikkuva poliisi on toivonut raskaan liikenteen valvontaan sopivaa aluetta erityisesti valtatielle 25 Raaseporiin sekä Kehä III:n itäpäähän. Alueilla olisi mahdollista valvoa Hangon ja Vuosaaren satamista lähtevää rekkaliikennettä. Valtatie 25 nykyiset alueet ovat liian pieniä valvontakäyttöön, eikä niiden laajentaminen ole käytännöllinen ratkaisu.

Valtatiellä 7 ensimmäiset valvontakäyttöön soveltuvat alueet ovat Porvoon itäpuolella. Mahdollinen sijainti uudelle alueelle voisi olla Kehä III ja maantie 170 kulmaan jäävä alue. Uutta aluetta ei kuitenkaan voida rakentaa pelkästään valvontakäyttöön, vaan se tulee soveltua myös yöpymiseen.

Kuormausalueiden rakentaminen

Pääkaupunkiseudun lähialueella on hyvin vähän siirtokuormaukseen soveltuvia alueita. Siirtokuormausalueiden puute heijastuu liikenneturvallisuuuteen, kun perävaunuja joudutaan jättämään niille sopimattomiin paikkoihin katuverkolla. Uusien kuormausalueiden tarvetta on korostanut nykyisen yhdyskuntasuunnittelun suuntaus, jossa esimerkiksi asuinalueiden kadut suunnitellaan niin ahtaiksi, ettei yhdistelmäajoneuvoilla ole mahdollista ajaa alueille.

Liitteet

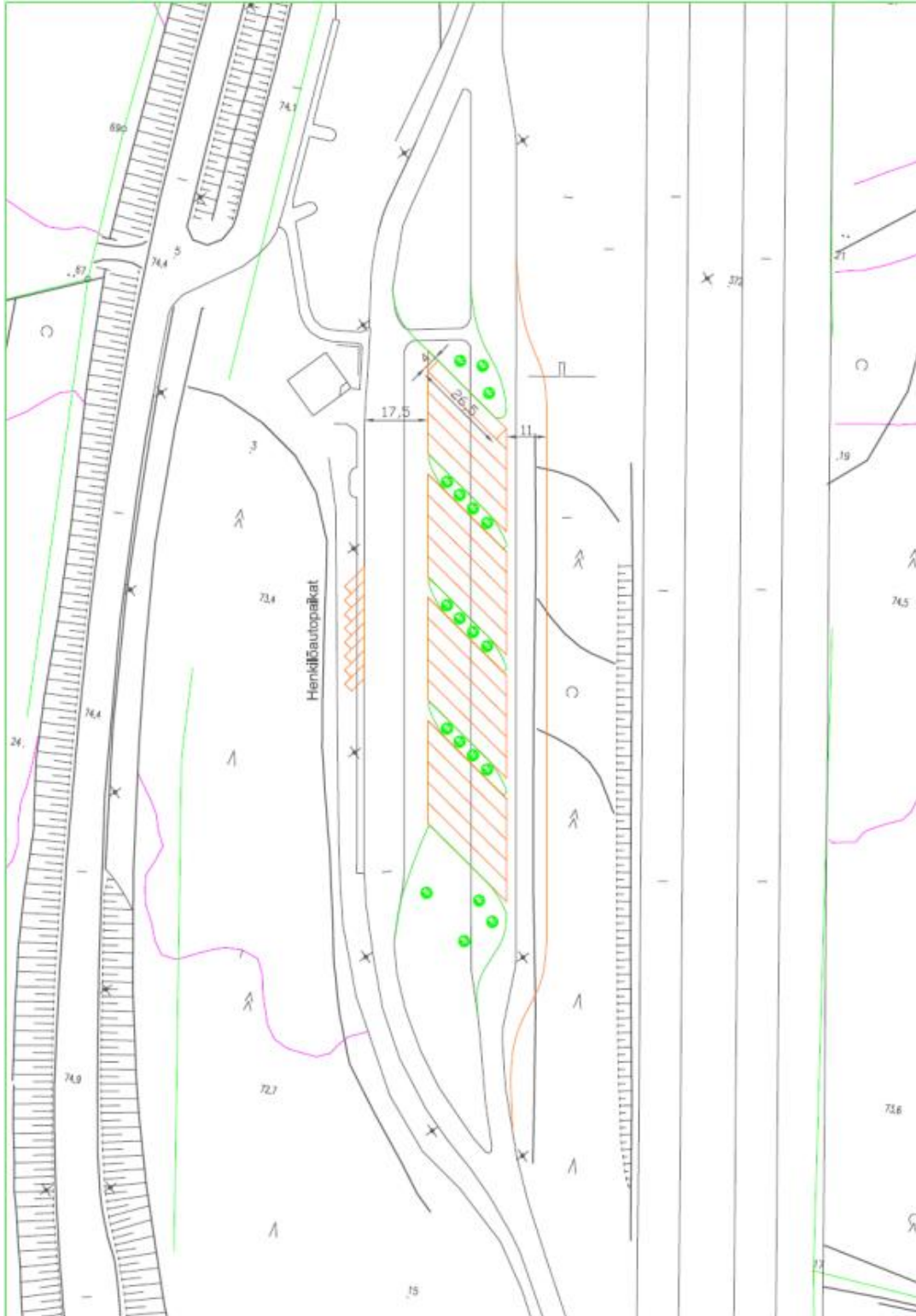
Liite 1

Nummenniityn levähdysalueen keskiosaan sijoitettavat pysäköintipaikat (vaihtoehto 1, 30 astetta, 15 paikkaa)



Liite 2

Nummenniityn levähdysalueen keskiosaan sijoitettavat pysäköintipaikat (vaihtoehto 2, 45 astetta, 20 paikkaa)



Liite 3

Toimenpiteiden yksikkökustannukset

Toimenpide	Yksikkökustannus (€)
Alueen luokituksen nostaminen	1 200
Pysäköintipaikkojen merkitseminen	2 500
Viitoituksen parantaminen	1 200
Luokituksen alentaminen	1 200
Jäteastian poistaminen	200
Käymälän poistaminen	2 000
Pöytä-penkki-ryhmän poistaminen	500
Kuntoiluvälineiden poistaminen	800
Opastuskartan poistaminen	500
Alueen lakkauttaminen	5 000
Näkemäraivaus	1 000 - 2 000
Siivous	200

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 78/2012				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Sito Oy / Teuvo Leskinen Tuomo Lapp		Julkaisuaika Joulukuu 2012		
		Kustantaja Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Pysäköinti- ja levähdysalueiden pienet kehittämistoimenpiteet Uudenmaan ELYn alueella				
Tiivistelmä Uudenmaan ELYn alueelta on aiemmin tehty selvityksiä raskaalle liikenteelle soveltuvista pysäköinti- ja levähdysalueista Tiehallinnon (2009) ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (2010) toimesta entisen Uudenmaan alueella. Tässä selvityksessä on aiempia tarkasteluja laajennettu kattamaan kaikki Uudenmaan ELYn laajentuneella toiminta-alueella sijaitsevat tierekisteriin merkityt valta-, kanta- ja seututieverkoston pysäköinti- ja levähdysalueet. Pysäköinti- ja levähdysalueita käyttävät raskaan liikenteen kuljettajien ja henkilöautoilijoiden lisäksi myös viranomaiset raskaan liikenteen valvontaan. Paikoin raskas liikenne käyttää alueita myös siirtokuormaukseen tai esimerkiksi perävaunun tilapäiseen pysäköintiin. Selvityksen yhteydessä on kartoitettu erikseen viranomaisvalvonnan tarpeita sekä valvontaan sopivia alueita. Selvityksessä on tarkasteltu valta-, kanta- ja seututeiden varsilla sijaitsevien pysäköinti- ja levähdysalueiden verkoston tiheyttä eri tieosuuksilla sekä alueiden varustelua ja kuntoa. Moottoriväylien varsilla sijaitsevat palvelualueet sekä yksityiset liikenneasemat on rajattu tarkastelun ulkopuolelle, mutta nämä on huomioitu alueverkoston tiheyttä ja kattavuutta arvioitaessa. Selvityksessä esitetyt pienet toimenpide-ehdotukset koskevat pysäköinti- ja levähdysalueiden alueluokan muutoksia, opastusta, näkemäesteitä, jätteiden käsittelyä, alueiden varustelua ja kuntoa sekä mm. puutavaran kuormaus- ja varastointikieltoja. Eräillä tieosuuksilla on esitetty myös harkittavaksi alueverkoston harventamista esimerkiksi tapauksissa, joissa uudet palvelut ovat vähentäneet alueiden käyttöä ja käyttötarpeita. Ehdotetut toimenpiteet on jaoteltu hoidon urakka-aluejaon perusteella. Selvityksessä on lisäksi ehdotettu jatkotoimenpiteitä, kuten levähdysaluekapasiteetin parantamista sekä valvonta- ja kuormauskäyttöön soveltuvien alueiden rakentamista.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Levähdysalueet, palvelualueet, pysäköintialueet, pysäköintipaikat, raskas liikenne				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu)
	978-952-257-592-0	2242-2846	2242-2846	2242-2854
www		URN	Kieli	Sivumäärä
www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN:ISBN:978-952-257-592-0	Suomi	36
Julkaisun myynti/jakaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne ja infrastruktuuri, Opastinsilta 12 B, 00520 Helsinki Puhelinvaihe: 0295 021 000				
Kustannuspaikka ja aika			Painotalo	
Helsinki, 2012				

PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer Rapporter 78/2012				
Ansvarsområde Trafik och infrastruktur				
Författare Sito Oy / Teuvo Leskinen Tuomo Lapp		Publiceringsdatum December 2012		
		Utgivare Förläggare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland		
		Projektets finansier uppdragsgivare		
Publikationens titel Pysäköinti- ja levähdysalueiden pienet kehittämistoimenpiteet Uudenmaan ELYn alueella (Små utvecklingsåtgärder för parkerings- och rastplatser på ELYs område i Nyland)				
<p>Sammandrag</p> <p>På ELY:s område i Nyland har tidigare gjorts utredningar om parkerings- och rastplatser som lämpar sig för tung trafik. Dessa har gjorts av Vägförvaltningen (2009) och Nylands närings-, trafik- och miljöcentral (2010) på det före detta Nylands område. I denna utredning har tidigare granskningar utvidgats att täcka alla parkerings- och rastplatser i riks-, stam- och regionnätet som är märkta i vägregistret och som befinner sig på ELYs utvidgade funktionsområde.</p> <p>Parkerings- och rastplatserna används förutom av tung trafik förare och bilister även av myndigheterna i övervakning av tung trafik. På vissa ställen använder den tunga trafiken områdena även för omlastning eller för tillfällig parkering av trailern. I utredningen har kartlagts skilt myndigheternas övervakningsbehov och områden som lämpar sig för övervakning.</p> <p>I utredningen har granskats parkerings- och rastplatsområdenas täthet på olika vägdelar samt områdenas utrustning och skick på riks-, stam och regionvägarna. Serviceområdena vid motorlederna samt privata servicestationer har utlämnas från granskningen, men dessa har beaktats i värderingen av områdes nätverks täthet och omfattning. Förslagen till de små åtgärderna som är presenterade i utredningen, berör ändring av parkerings- och rastplatsers distriktklass, vägledning, frisktshinder, hantering av avfall, områdenas utrustning och skick samt bl.a. förbud för lastning och förvaring av virke. På vissa vägdelar har rekommenderas att överväga att glesa ut områdesnätet t.ex. i fall där ny service har minskat användningen och behovet av områdena. De förslagna åtgärderna är uppdelade enligt underhållets entreprenad-områdesdelning.</p> <p>I utredningen har därtill gjorts förslag till fortsatta åtgärder, som förbättring av rastplatskapaciteten samt byggande av områden som lämpar sig för övervakning och lastning.</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) Parkeringsområden, parkeringsplatser, rastplatser, tung trafik				
ISBN (tryckt)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (tryckt)	ISSN (webbpublikation)
	978-952-257-592-0	2242-2846	2242-2846	2242-2854
WWW www.ely-centralen.fi/publikationer www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-592-0		Språk Finska
				Sidantal 36
Beställningar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Trafik och infrastruktur, Semaförbron 12 A, 00520 Helsingfors Telefonväxel: 0295 021 000				
Förläggningsort och datum Helsingfors, 2012			Tryckeri	

Uudenmaan ELYn alueelta on aiemmin tehty selvityksiä raskaalle liikenteelle soveltuvista pysäköinti- ja levähdysalueista Tiehallinnon (2009) ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (2010) toimesta entisen Uudenmaan alueella. Tässä selvityksessä on aiempia tarkasteluja laajennettu kattamaan kaikki Uudenmaan ELYn laajentuneella toiminta-alueella sijaitsevat tierekisteriin merkityt valta-, kanta- ja seututieverkoston pysäköinti- ja levähdysalueet.

Selvityksessä on tarkasteltu valta-, kanta- ja seututeiden varsilla sijaitsevien pysäköinti- ja levähdysalueiden verkoston tiheyttä eri tieosuuksilla sekä alueiden varustelua ja kuntoa. Moottoriväylien varsilla sijaitsevat palvelualueet sekä yksityiset liikenneasemat on rajattu tarkastelun ulkopuolelle, mutta nämä on huomioitu alueverkoston tiheyttä ja kattavuutta arvioitaessa. Selvityksessä esitetyt pienet toimenpide-ehdotukset koskevat pysäköinti- ja levähdysalueiden alueluokan muutoksia, opastusta, näkemäesteitä, jätteiden käsittelyä, alueiden varustelua ja kuntoa sekä mm. puutavaran kuormaus- ja varastointikieltoja. Eräillä tieosuuksilla on esitetty myös harkittavaksi alueverkoston harventamista esimerkiksi tapauksissa, joissa uudet palvelut ovat vähentäneet alueiden käyttöä ja käyttö-tarpeita. Ehdotetut toimenpiteet on jaoteltu hoidon urakka-aluejaon perusteella.

**RAPORTTEJA 78 | 2012
PYSÄKÖINTI- JA LEVÄHDYSALUEIDEN PIENET KEHITTÄMISTOIMENPITEET
UUDENMAAN ELYN ALUEELLA**

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-592-0 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-592-0

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