

Levähdysalueiden kehittämistarpeiden selvitys



Tielaitoksen
selvityksiä
19/1996

Helsinki 1996

Kehittämiskeskus

Tielaitos
TIEL/20
LEVÄHDYSALUEIDEN KEHITTÄMI
STARPEIDEN SELVITYS
20.06.1996 KK 21
Asian tun:521/96/20/TIEL
Ark=KK Säil=20 Tärk=
Liite 1/1

Tielaitoksen selvityksiä
19/1996

**Levähdysalueiden kehittämistarpeiden
selvitys**

Tielaitos
Kehittämiskeskus

Helsinki 1996

ISSN 0788-3722
ISBN 951-726-203-5
TIEL 3200388
Oy Edita Ab
Helsinki 1996

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotepalvelut
Telefax (90) 1487 2652

Joutsenmerkin arvoinen paperi

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721
1.10.1996 lukien: 0204 44 150

Levähdysalueiden kehittämistarpeiden selvitys [Rastplatsers utvecklingsbehov/ Roadside rest area development needs]. Tielaitos, kehittämiskeskus. Helsinki 1996. Tielaitoksen selvityksiä 19/1996. 85 s. TIEL 3200388. ISBN 951-726-203-5, ISSN 0788-3722.

Aiheluokka: 05, 311, 70

Asiasanat: tienkäyttäjää palvelevat alueet, levähdysalueet, tienvarsipalvelut, huoltoasemat

Tiivistelmä

Levähdysalueiden kehittämistarpeiden selvityksen tavoitteena on muodostaa käsitys levähdysalueiden toimivuudesta, ongelmista ja puutteista sekä määrittellä toiminnan uudet haasteet sekä ohjeiden aiheet ja muoto. Selvitys on toivottavasti myös keskustelua synnyttävä puheenvuoro.

Selvityksen johtopäätöksenä todetaan, että tielaitoksen levähdysaluepolitiikka ja tiepiirien kehittämishjelmat ovat suurelta osin vanhentuneita eivätkä ohjaa toimintaa. Uusina haasteina on tullut esiin tarve entistä parempaan yhteistyöhön ja vastuunjakoon kuntien ja yrittäjien kanssa. Voimakasta muutostarvetta nykykäytännölle on ilmennyt myös käyttäjien taholta. Toivotaan paremmin eri käyttäjäryhmiä huomioivaa palvelua sekä reittikohtaisia, yli piirirajojen ylläpidettävää palveluverkostoa. Matkailureittien palvelutason kehittäminen ja kokonaisvaltainen markkinointi kansainvälisellä tasolla koetaan tärkeäksi.

Selvityksessä on tuotu esiin levähdysalueiden puutteet. Näitä ovat roskaantuminen, kunnossapidon vaikeus, epäonnistuminen käymäläpalvelujen tarjonnassa, kuntien vähäinen rooli palvelujen ylläpidossa, omaleimaisuuden puute sekä puutavaran kuormaus toiminnan aiheuttamat epäkohdat. Epäkohtia ovat lisäksi heikotason palvelu ammattiautoilijoille ja matkailijoille.

Selvityksessä on kirjattu kehittämisen painopistealueet ja laadittu suositus levähdysalueohjeiden aihepiiristä. Levähdysaluepolitiikan kehittäminen laadustasolla on perusteltua.

Rastplatsers utvecklingsbehov

Nyckelord: rastplatser, trafikantservice

Sammanfattning

Denna utredning över behovet att utveckla rastplatserna avser att ge en bild av hur rastplatserna fungerar, vilka problemen och bristerna är, vilka utmaningar kan väntas och att ge en ram för nya riktlinjer. Utredningen bidrar förhoppningsvis också till att skapa diskussion.

En slutledning är att vägverkets rastplatspolitik och vägdistriktens utvecklingsplaner är till stor del föråldrade och inte förmår styra verksamheten. Samarbetet och ansvarsfördelningen med kommuner och företag borde förbättras. Också användarna önskar betydande förändringar i nuvarande praxis. Man vill ha service som betjänar olika grupper bättre och ett ruttbaserat servicenät som sträcker sig över distriktens gränser. Utvecklandet och internationell marknadsföring av turistrutter betonas.

Utredningen tar fram rastplatsernas brister. Till dem hör nedskräpning, skötselsvårigheter, misslyckad toalettutrustning, kommunernas svaga roll i servicebudget, bristen på identitet samt de problem trävarulastningen medför. Servicen för yrkesbilister och turister är också bristfällig.

Utredningen anger de viktigaste utvecklingslinjerna och innefattar en rekommendation för uppgörande av rastplatsriktlinjer. Det är skäl att utveckla vägverkets rastplatspolitik centralt.

Roadside rest area development needs

Key words: rest areas, roadside services

Abstract

This roadside rest area development needs study aims at a view of how the rest areas work, problems and needs, future development needs and a framework for rest area guidelines. It is also hoped that the study contributes to discussion on the theme.

A conclusion of the study is that road administration rest area policy and regional road administration development programs need updating; they do not provide guidance for action. Better co-operation and a better division of responsibilities with local authorities and contractors is needed. Users also seek extensive changes to present-day practices. Services should take better account of different groups and the service system should be route-based, independent of regional administration boundaries. An important task is the development and international marketing of tourist route services.

The study takes up some rest area problems, such as garbage accumulation, maintenance difficulties, unsuccessful toilet arrangements, little local authority involvement in service provision, lack of local character, and the problems caused by forestry transport loading. Trucker and tourist services are also deficient.

The study outlines development targets and includes a recommendation for rest area guideline elaboration. The national road administration should develop its rest area policies.

Esipuhe

Tielaitoksen tehtävänä on tarjota tienkäyttäjälle välttämättömät, maksuttomat ja vuorokauden ympäri saatavilla olevat palvelut. Levähdysalueiden ylläpito nykyisessä muodossaan on osoittautumassa ongelmalliseksi lisääntyneiden palvelutarpeiden ja toisaalta kunnossapitovelvoitteiden vuoksi. On ilmennyt paineita uudenlaisten yhteistoimintamallien kehittämiseksi.

Tielaitos on käynnistänyt levähdysalueohjeiden laadinnan. Ensimmäisessä vaiheessa on laadittu selvitys levähdysalueiden kehittämisen tarpeista. Tautatiedoista on läpikäyty tielaitoksen asiaa koskevat julkaisut, yhteenvetoreportti Euroopan ja USA:n ohjeista ja joitakin ulkomaisia ohjeita ja julkaisuja. Käytännön toteutuksista ja kokemuksista on kerätty aineistoa Uudenmaan, Vaasan, Lapin ja Kaakkois-Suomen tiepiireistä. Aineistoa on käsitelty kaksi kertaa työryhmässä, jossa on ollut edustettuina tiepiirit, tielaitoksen keskushallinto sekä yrittäjien edustaja. Lisäksi on haastateltu sidosryhmätahoja, kuten Matkailun Edistämiskeskusta, Kuntaliittoa ja Kuorma-autoliittoa.

Selvityksen on laatinut LT-Konsultit Oy, missä työstä on vastannut sis.arkkit. *Liisa Ilveskorpi* ja Tielaitoksen kehittämiskeskuksessa on vastuuhenkilönä toiminut VTM *Terttu Pohjanoksa*.

Helsingissä huhtikuussa 1996

Tielaitos
kehittämiskeskus

Sisältö

TIIVISTELMÄ	3
ESIPUHE	6
SISÄLTÖ	7
1 LEVÄHDYSALUETARKASTELU	8
1.1 Ohjeet	8
1.1.1 Tilanne Suomessa	8
1.1.2 Tilanne muissa maissa	17
1.1.3 Yhteenveto selvityksestä Euroopassa ja muualla	19
1.2 Tilanne nykyisellä tieverkolla	23
1.2.1 Yleistilanne	23
1.2.2 Piirikohtaiset tiedot	28
1.2.3 Kuntien näkökulma	39
1.2.4 Käyttäjien näkökulma	41
1.2.5 Kunnossapito	48
1.2.6 Omaleimaisuus	50
1.3 Kehittämistarpeet	51
1.3.1 Tarpeet tielaitoksen ja yrittäjien kannalta	51
1.3.2 Tarpeet kuntien kannalta	53
1.3.3 Tarpeet käyttäjien kannalta	54
2 JOHTOPÄÄTÖKSET NYKYTILAN SELVITYKSESTÄ	55
2.1 Yleistä	55
2.2 Palveluverkoston ja luokituksen periaate	56
2.2.1 Toiminnot	56
2.2.2 Mitoitus, sijoitus	57
2.2.3 Varustelu	57
2.2.4 Informaatio	57
2.2.5 Omaleimaisuus	58
3 ESIMERKKIAINEISTO	60

1 Levähdysaluetarkastelu

1.1 Ohjeet

1.1.1 Tilanne Suomessa

Suomen tienpidon historiassa tienvarsipalvelut ovat kehittyneet aina kulloisenkin aikakauden tarpeiden mukaan. Hevoskyydillä kuljettaessa oli välttämätöntä luoda kestiekvariverkosto ja kyyditysjärjestelmä. Autoliikenteen vakiintuessa kerralla suoritettut matkat pitenevät ja tarpeellisiksi tuli polttoaineen saanti ja palveluiksi riitti virkistäytyminen ja WC-palvelut. Kaunis maisema on aina kiehtonut matkantekijää ja levähdyksen vietolla kauniin maiseman äärellä on pitkät perinteet.

Nyt tienpitäjän veloitetta järjestää matkalaiselle levähdys- ja virkistysmahdollisuus säätelee tieasetus. Tielaitoksella on tienvarsipalvelujen kehittämispoliittikka, jonka tavoitteisiin pyritään tiepiireissä oman kehittämissuunnitelman puitteissa.

Käytännössä tienvarsipalvelujen muotoutumiseen ovat paljolti vaikuttaneet tienpitoon, resursseihin ja tiepiirien yksilölliseen tavoitteellisuuteen liittyvät näkökohdat.

Kansainvälisen tason tienvarsipalvelujen strategiaa ollaan soveltamassa Suomen ensimmäisen kansainvälisen tason väylän kehittämissuunnitelmassa (E18). Matkailuun liittyvää tavoitteenasettelua on vienyt eteenpäin Matkailun Edistämiskeskus. Lisäksi tielaitoksen yleiset ohjeet koskevat myös levähdysalueita, kuten esim. viitoitus. Levähdysalueiden tasoa on pyritty nostamaan ja yhtenäistämään myös erilaisten kehitysprojektien muodossa. Tällaista edustaa mallikalusteiden tuottaminen levähdysalueille.

Tieasetus

Tieasetuksen 32a § 1. ja 2. momentissa on mainittu laitteiden ja rakennelmien sijoittamisesta pysähdys- ja pysäköimispaikoille sekä tien liitännäisalueille.

Tieasetus 32a § 1 momentti

Pysähdyspaikalle sekä yleisistä teistä annetun lain 3 §:n 1. ja 2. momentissa tarkoitetulle pysäköimisalueelle saadaan sijoittaa vähäisiä laitteita ja rakennelmia. Tien käyttäjien lepoa ja ravitsemista taikka ajoneuvojen huoltoa varten varatulle liitännäisalueelle saadaan lisäksi sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia

- 1. moottorihotellia, motellia ja moottorimajaa varten;*
- 2. ravintolaa, kahvilaa ja kioskimyymälää varten;*
- 3. polttoaineen jakelua ja moottoriajoneuvojen huoltoa varten;*

4. liikennevalvontaa ja ensiaputoimintaa varten; sekä
5. edellä lueteltujen toimintojen edellyttämän henkilökunnan asumista varten, milloin se osoittautuu välttämättömäksi.

Tieasetus 32a § 2 momentti

Edellä tarkoitetut laitteet, rakennelmat ja rakennukset pystytetään tai rakennetaan joko tienpitäjän toimesta tahi tienpitoviranomaisen myöntämän luvan nojalla. Lupa voidaan liittää tarpeelliseksi katsottavia ehtoja. Rakennusten rakentamisesta tienpitäjän toimesta päättää liikenneministeriö.

Tienvarsipalvelujen kehittämispolitiikka

Tielaitoksen keskushallinto on julkaisussa "Liikenteen palvelustrategia, tielaitoksen sisäisiä julkaisuja 54/1994, Helsinki 1994" määritellyt keskeiset strategiset linjaukset, jossa mm. määritellään, että Tielaitos huolehtii palvelujen järjestämisestä yhteistyössä palvelutuottajien ja muiden yhteisöjen kanssa. Tielaitos huolehtii palvelutason yhtäläisyydestä samanlaisilla teillä.

"Palvelualue- ja levähdysalueuudistus täsmennetään ja luodaan palvelun perustaksi palvelualueverkosto. Verkoston toteutuksessa pyritään kolmikan-taperiaatteeseen, jossa tielaitos vuokraa/antaa alueen käyttöön, kunta järjestää jätahuollon ja infotaulun ja yrittäjä ravitsee asiakkaita ja pitää alueen siistinä.

Kokeiluhankkeissa tutkitaan, millaisia liikenteen palvelujen parhaimmillaan tulisi olla. Tässä yhteydessä keskitytään kokeiluihin E18:lla ja pääkaupunkiseudulla.

Osa tämänhetkistä levähdysalueista jätetään tasoltaan sellaisiksi kuin ne nyt ovat. Niistä, joita päätetään kehittää, tehdään alueeltaan nykyistä isompia, jolloin myös alueiden liikennöitävyys paranee.

Nykyistä palvelualue- ja levähdysalueuudistusta täsmennetään. Tarkistetaan, onko esim. neljään luokkaan jakaminen ja luokkien palvelusisällöt erilaisia tienkäyttäjien ajatellen oikein järjestetty. Tarkistetaan, riittääkö pelkällä pysäköintimerkillä osoitettu ajoradan leveys vähimmäistasoksi ja onko korkeinta palvelualueen tasoa se, että muiden palveluiden lisäksi siinä on myös majoituspalvelut.

Palvelualueiden tarjonnan kansainvälistä kehittymistä seurataan.













Palveluiden kaupallistamisen menettelytapoja kehitetään."

Tienvarsipalvelujen kehittämispolitiikka on hyväksytty tielaitoksen johtoryhmän toimesta 10.6.1991 ja on esitetty julkaisussa "Tienvarsipalvelujen ke-

hittäminen 1990-luvulla, Tiehallitus, 1991". Tavoitteet on määritelty julkaisussa seuraavasti:

1. Tielaitoksen omien levähdysalueiden määrää vähennetään ja jäljelle jäävien tasoa nostetaan.
2. Yhteistyötä yrittäjien kanssa kehitetään.
3. Levähdysalueiden tasovaatimuksia nostetaan ja viitoitusta parannetaan tienkäyttäjiä paremmin palveleviksi.
4. Levähdysalueita kehitetään ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen käyttämällä tieverkolla. Tieverkko muodostuu Eurooppateistä ja teistä, joilla on runsaasti tavara-, matkailu- ja muuta pitkämatkaista liikennettä.
5. Muulla tieverkolla levähdysalueita toteutetaan paikallisen tarpeen mukaan.

Levähdysalueiden tasotavoitteet on määritelty em. julkaisussa seuraavasti:

PERUSTASO	KORKEA TASO	PALVELUALUE (Mo-väylien levähdysalue) TIELAIN MUKAINEN ALUE: levähdysalue
TIELAIN MUKAINEN ALUE: pysäköimisalue tai levähdysalue 1) 	TIELAIN MUKAINEN ALUE: levähdysalue 1)  	TIELAIN MUKAINEN ALUE: levähdysalue 1)   
MERKINTÄ: 	MERKINTÄ:  	MERKINTÄ:   
Ajoneuvojen pysäköimispaikat Raskaat ajoneuvot erillään henkilöautoista. Tilaa matkailuperävaunuille. Pöytä-penkki ryhmiä Ainakin osa ryhmistä katoksella Käymälä (24 h) - naisten ja miesten puoli erikseen - liikuntaesteisille pääsy toiseen - hajuton, siisti jätessäiliö, tai viemäri - vesijohto tai -säiliö, pesuallas - lämmitys ja valaistus - rakenne ja materiaalit kestävät ja helpoahoitoiset. Käymälä on pidettävä jatkuvasti siistinä. Oleskelu- ja virkistysalue Jäteastia Valaistus MAHDOLLISIA LISÄPALVELUJA: Matkailijapalvelut Opaskartta ja esitteitä Puhelin Sähköpiste Kioski Kuntoiluvälineet	Perustason toiminnot Ajoneuvojen pysäköimispaikat Pöytä-penkki ryhmät Käymälä Oleskelu- ja virkistysalue Jäteastia Kahvila Kahvila voi toimia kausiluontoisesti kioskin yhteydessä. Ympärivuotinen kioski on ehdoton vähimmäisvaatimus. Auki vähintään klo: 7-22 Puhelin Sähköpiste Matkailijapalvelut Opaskartta ja esitteitä Palvelupiste mielellään miehitetty kesällä MAHDOLLISIA LISÄPALVELUJA: Huoltamo Lepotila Ammattimaista liikennettä palveleva lepotila, jossa pesumahdollisuus Leikkialue	Perustason toiminnot Ajoneuvojen pysäköimispaikat Pöytä-penkki ryhmät Käymälä Oleskelu- ja virkistysalue Jäteastia Mahdollisuus tyhjentää linja-autojen ja matkailuautojen ja perävaunujen käymälöitä Vesi- ja sähköpiste Ravintola Ruoka-annoksia. Ravintolan yhteydessä lastenhoito-huone, suihku (pyykkitupa) ja kuljettajien lepoahuone. Ainakin kahvila (24 h) Tieinfo Yleinen liikenneinfo Tiesää ja tietyt Puhelin (24 h) Huoltamo Polttoaineen myynti (24 h) Tarvikkeiden myynti MAHDOLLISIA LISÄPALVELUJA: Matkailijapalvelut Tavanomaisen matkailuneuvonnan lisäksi esim. matkatoimistopalveluita. Kioskimyymälä Pikapankki Harrastustoimintoja esim. kuntopolku, melontaa, uintia, kalastusta ym. luonnonolosuhteiden mukaan. Leikkialue Evästupa Mahdollisuus lämmittää ruokaa Majoituspalvelut Hotelli tai mökkimajoitus
1) Tunnukset saatavien palvelujen mukaan		

E 18 kehittämisstrategia

Eurooppatie E 18 Suomessa kehittämisselvityksessä (Tielaitos, huhtikuu 1995), palvelujen kehittämisen lähtökohtina ovat eri liikenne- ja tapakulttuurista tulevien matkailijoiden ja ammattiautoilijoiden lisääntyminen sekä kansainvälisen tavarankuljetuksen voimakas kasvu. Selvityksessä arvioidaan, että itärajan ylittävä henkilöliikenne on kolmannes palvelutarpeen kasvusta. Merkittävä korkealuokkaisia pysäköinti- ja ravitsemispalveluja tarvitseva ryhmä on tilausliikennematkustajat (bussituristit). Palvelutarpeet monipuolistuvat ja tällä hetkellä esim. venäläisten ja eurooppalaisten kuorma-autonkuljettajien palvelutarpeet poikkeavat toisistaan (hollantilaiset ja saksalaiset käyttävät maksullisia palveluja, kun taas venäläiset hyödyntävät omatoimisesti pysäköinti- ja levähdysalueita).

Selvityksessä korostetaan tien käyttäjien ja tien vaikutusalueen huomioimista seuraavasti:

- erityisryhmien tarpeet
- kysynnän kasvuun sidottu palveluverkon vaiheittainrakentumissuunnitelma
- olemassaolevien palvelujen hyödyntäminen sekä päivittäis- ja erikoistavarakaupan kehittäminen viranomaisten ja yrittäjien välisenä yhteistyönä
- varautuminen kysynnän luonteen ja määrän muutoksiin
- ympäristöhäiriöiden minimointi, erityisesti raskaan liikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetusten käyttämillä alueilla

E 18-tien palvelualueiden kehittäminen on selvityksessä esitetty seuraavasti:

E18-tien käyttäjien näkökulmasta palvelujen ja varustelun keskeisimmät tavoitteet ovat:

- riittävä tiheys ja monipuolisuus
- sijoittaminen liikenteellisiin solmukohtiin ja terminaalien läheisyyteen
- kansainvälinen symboliikka
- turvallisuus, nopeus ja helppokäyttöisyys
- ympäristökriteerien täyttäminen ja korkea laatutaso
- palvelut omalla äidinkielellä kulttuurisia erityispiirteitä kunnioittaen.

Tien vaikutusalueiden näkökulmista tienvarsipalvelujen mitoituksen ja sijoituksen tavoitteet ovat:

- tien varteen sijoittuvien palvelujen tulee joko täydentää vaikutusalueen palveluja ja tukea sen yritystoimintaa tai vaihtoehtoisesti kohdistua vain liikenteeseen liittyvien palvelujen tarjoamiseen
- liittymät ja palvelualueet tulee sijoittaa läheisen taajaman kasvusuunnat ennakoiden
- ympäristölle koituvat haitat on minimoitava varsinkin raskaan liikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetusten palvelualueiden sijoitus- ja rakenneratkaisuissa

- palvelualueet tulee sijoittaa paikkoihin, joissa ne edistävät liikennemuotojen välistä yhteistyötä.

Tienvarsipalvelujen ja varustelun sisältötavoitteet tien vaikutusalueiden näkökulmista ovat:

- tienvarsipalveluihin tulee sijoittaa selkeät ympäristön palvelutarjontaa ja vaihtoehtoisia reittimahdollisuuksia esittelevät opasteet sekä reaaliaikainen informaatio kulttuuri- ja urheilutapahtumista
- autoilijoille on suunnattava jätehuoltoon ja ympäristöystävälliseen käyttämiseen ohjaavaa informaatiota.

Seuraavassa taulukossa on esitetty eri käyttäjäryhmien palvelutarpeet E 18-tiellä.

KULKUVÄLINE:	JOUKKOLIIKENNE	KUORMA-AUTO	TURISTIBUSSI	ASUNTOAUTO	HENKILÖAUTO
INFORMAATIO-PALVELUT	* nykyaikainen tietopalvelujärjestelmä : käynnissä kokeilu IBM City Info Finland Helsingissä				
* kaikilla olennaisilla kielillä * kansainvälisin symbolein * helposti saatavilla * helposti käytettävissä * 24 h vuorokaudessa	* jatkoyhteys- ja aikataulutiedot * autojen vuokraus * tieto- ja tulkkipalvelut	* selkeät, kansainvälisen standardin mukaisen opasteet : esim. risteysten numerointi * jaettava opas liikennekulttuurista, olennaisista säännöksistä ja toimintatavoista * autoilijan kestävän kehityksen käytösopas * varustautumisinformaatio saataville jo ennen matkaa lähtömaan vastuuviranomaisille * palvelualueinformaatio, esimerkiksi kartta, jossa sijainti ja palvelutasotiedot * yhteenkoottu palvelu- ja korjaamoverkosto-opas			
		* edullisimman reitin valintaopas * reaaliaikainen kell ja tien kunto informaatio			
		* elämyksellisen reitin ja kohteiden valintaoppaat			
		* tulkkipalvelut ja tapakulttuuri-informaatio			
TIENVARSI-PALVELUT		* turvallisuuspalvelut: hätäpuhelimet, ympärivuorokautinen valvonta jne.			
* oikea tiheys ja mitoitus * korkea laatutaso * oikea sijainti ja suhde taajamiin		* turvalliset rekan säilytys- ja yöpymisalueet	* hyvin varustetut levähdyspaikat: WC, vesihuolto ja jätteiden lajittelu		
		* huolto ja korjaus * sähköpistokkeet * ruokailu, lepo ja peseytyminen	* pysäköintitilaa	* kahvi- ja ruokailukapasiteettia	* päivittäistavaraostokset
					* virkistymismahd.

Taulukko 1 Lähde: Euroopatie E 18 Suomessa, Tielaitos, huhtikuu 1995

Automatkailuprojekti

Vuosina 1989-1993 on toiminut Automatkailuprojekti, MEK:n yhteistyöprojekti, jonka keskeiset tehtävät olivat:

- majoitus-, ravitsemus- sekä muiden automatkailijoille soveltuvien palvelujen ja loman tuotekehittelyn markkinointi
- automatkailun yleisten edellytysten kehittäminen
- palvelujen tuottajat mukana projektissa

Tuloksena syntyi TEEMALOMA-reitistö ja palvelutarjonta henkilöautomatkailijoille ja bussiryhmille. Toimenpiteinä olivat julkaisut, messut, myyntitilaisuudet, tiedotustoiminta, ilmoittelu sekä yrittäjien toimenpiteet. Laadittiin myös erillinen tutkimus Suomen matkailutiet, jossa tutkittiin käyttäjien tarpeita (tarkemmin kohdassa 1.2.4). Tuloksia on käsitelty liikenneministeriön seminaarissa joulukuussa -92, jossa osallistujia oli n. 90 eri sidosryhmistä. Seminaarin johtopäätöksinä

- päätettiin esittää laadittavaksi lisäselvitys tilausbussiliikenteestä
- suositellaan kehitettäväksi matkailuteiden viitoitusta

Automatkailuprojekti 1989-1993, loppuraportissa korostetaan mm. seuraavia näkökohtia:

- käytössä on hyvinkin tarkkaa tietoa, esim. ulkomaisten matkailijoiden maahantulopaikkakunnat ja liikkumisreitit jopa kansallisuuksittain
- joitakin matkailuteitä ollaan "tuotteistamassa" eli tehostamassa tienvarren matkailupalvelujen markkinointia ja kuntien ja yrittäjien yhteistyötä (esim. Sininen tie, Kuninkaantie, Runon ja Rajan tie)
- tuotekehittelynä Teemaloma-tuote, reittioppaita, informaatiota eri kohde-ryhmille, matkailumessut, kysely kampanjan tuloksista, tuottajien palaute
- markkinointi Ruotsiin ja Keski-Eurooppaan
- markkinointi ryhmämatkailuun
- suositellaan matkailutie-logon ja tunnusteen käyttöä opastauluissa ja muussa informaatiossa
- suositellaan kehitettäväksi radioinformaatiota, jolloin tulisi olla radiotaa-juusliikennemerkkejä teiden varsilla



Kuva1 Esimerkki Autolehden matkailusivun informaatiosta

- suositellaan kiinteiden jätevesisäiliöiden tyhjennysjärjestelmää, nk. septi-tankkiasemia
 - maksullisena
 - harva verkosto
 - kunnat toteuttajina
 - sijainti suurimpien tienvarsipalvelukeskusten yhteydessä, korkeatasoisilla leirintäalueilla, yleisillä matkailuajoneuvoasemilla, kuntien jätehuolto- ja peruspalvelupisteissä
 - informaatiovastuu matkailu- ja liikenneorganisaatioilla, öljy-yhtiöillä, tiepiireillä ja ympäristöministeriöllä
- suositellaan kunnallisen matkailuinformaation perustamista
 - riittävä informaatio matkareitin suunnittelemiseksi (kunnat, matkatoimistot)
 - uusi opaskarttasuositus
 - teksti myös englanniksi
 - yhdistettynä myös muuta informaatiota
 - yksityiskohtaista tietoa, aukioloaikoja (informaatiopalvelulaite)

Projekti suosittaa kuntien toteutettavaksi seuraavaa asiasisältöä kunnallisiin opastustauluihin:

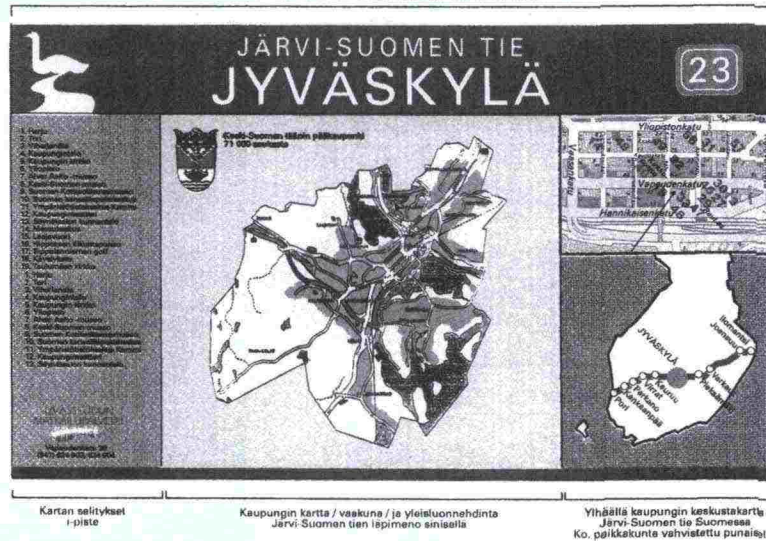
- ensiapupiste/sairaala
- majoitusmahdollisuudet, aukioloajat
- hotellit
- retkeilymajat
- leirintäalueet
- mahdolliset muut yöpymiskohteet kuten aamiaismajoitus, pihaleirintä
- nähtävyyshkohteet
- aukioloajat
- pysäköintimahdollisuudet ja pysäköintialueet (erikseen pitkille ajoneuvoille)
- pysäköintihallit/-talot, aukioloajat, maksut, pysäköintitilan ja sisäänajon korkeus
- hätänumerot
- palvelunumerot
- jotka toimivat 24 h - hinauspalvelu - korjaamopalvelut - tiepalvelu
- matkailuneuvonta, aukioloajat
- yrittäjälouetelo
- korjaamot
- liikkeet
- huoltamat miehitetyt ja automaatit 24 h
- matkailuajoneuvojen huolto
- läpiajoreitti
- matkailutiet

Lista opaskartan informaatiuosuosituksesta

Lähde: Automatkailuprojekti 1989-1993

JÄRVI-SUOMEN TIEN KAUPUNKITÄULUT
250 X 150 cm

Otaikkopelkki kaikille sarne, kaupungin nimi vain vaihtuu



Kuva 2 Esimerkki opaskartasta. Lähde: Automatkaailuprojekti 1989-1993, loppuraportti

Palvelukohteiden viitoitus

Tielaitos on vuosina 1993-94 laatinut selvityksen palvelun tarjoajien ja tienkäyttäjien viitoitustarpeesta sekä selvityksen tielaitoksen sisäisistä näkemyksistä koskien viitoituksen nykytilaa ja tarpeita. Selvitysten johtopäätöksenä todettiin, että viitoituskäytäntöön kohdistuu muutospaineita.

Viitoituksen periaatteet on määritelty julkaisussa "Palvelukohteiden viitoitus, Selvitys tienkäyttäjien ja palvelujen tarjoajien opastustarpeesta, yhteenvetoraportti, Tielaitos, Viatek 1994".

"Tienkäyttäjien tarpeiden edellyttämät, yleisesti matkoihin liittyvät palvelut viitoitetaan korkealuokkaisesti. Tällaisia palveluja ovat mm. huoltoasemat, majoitus-, ravintola- ja kahvilapalvelut, kioskit ja levähdysalueet. Näiden osalta erityisesti ennako-opastus hoidetaan siten, että viitoituksella voidaan korostaa palveluverkon kokonaisuutta. Tämä edellyttää ennako-opasteiden sijoittamista tien suunnassa nykyistä kauemmaksi sekä seuraavan vastaavan palvelut ennako-opastuksen lisäämistä.

Taajamaympäristössä joudutaan opastusta käytännön syistä rajoittamaan kohteiden suuren määrän vuoksi. Tasapuolisin viitoitusratkaisu saadaan tällöin yleensä käyttämällä pääsääntöisesti opastuskarttoja. Taajaman reuna-alueilla oleviin yksittäisiin kohteisiin voidaan opastus kuitenkin hoitaa viitoituksen avulla."

Viitoituksesta suositellaan laadittavaksi alueellinen suunnitelma mahdollisimman vuorovaikutteisella suunnitteluprosessilla. Lupakäytännöstä ollaan

siirtymässä sopimuskäytäntöön. Sopimukset ovat määräaikaista. Lisäksi suositellaan perustettavaksi piirikohtaisia tukiryhmiä, jotka käsittelevät myös viitoitusratkaisujen linjakysymyksiä. Ryhmissä tulisi olla kuntien, matkailualan ja yrittäjäjärjestöjen edustajia.

Levähdysalueita koskevia kehittämistarpeita ovat mainonnan järjestäminen ja tilapäisen myynnin viitoitus. Opaskartat suositellaan sijoitettavaksi ennen jokaista palvelujen kannalta merkittävää taajamaa, ne toteutetaan yhteistyössä kunnan ja yritysten kanssa. Valtateiden palvelualueille tai levähdysalueille ja merkittäville huoltoasemille sijoitetaan kuntien opaskartat sekä tiekohtaiset kartat, joissa esitetään tien varren palvelukohteet.

Levähdysalueiden mallikalusteet

Levähdysalueiden kalusteista on tielaitoksen kehittämiskeskus laatinut kestäviä ja helppohoitoisia malleja, joita Oulun tiepiirin Taivalkosken kalustetehdas valmistaa. Kalusteita ovat

- pöytä-penkkiyhdistelmä, malli Märkiönjärvi
- pöytä-penkkiyhdistelmä, malli Myllylampi
- peruspenkki
- grillikatos
- WC-rakennus
- kiipeilypuusto
- opastetaulu

Kalusteita on käytössä esim. kokeilualueilla Myllylammen ja Märkiönjärven levähdysalueilla.



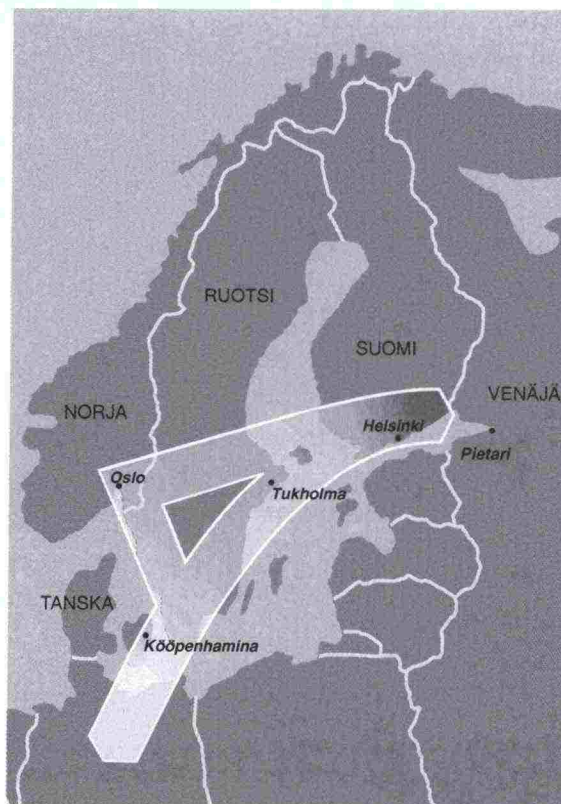
Kuva 3 Märkiönjärven malliston katos ja pöytä-penkkiyhdistelmä. (Lähde: Levähdysalueet ja levähdysalueiden kalusteet. Tiel. selv. 45/1991)

1.1.2 Tilanne muissa maissa

Euroopassa tienvarsipalvelujen tilanne ja kehittäminen on maakohtaista johtuen tienpidon tarpeista ja kehittämisen politiikasta. Palvelualueita on kehitetty monitoimiseksi informaatiota ja kaupallista palvelua tarjoaviksi nopeiden moottoriväylien yhteyteen. Alhaisemman tieluokan palveluverkosto Euroopassa ei kattavasti tarjoa merkittävää palvelutasoa verrattuna Suomen tilanteeseen. EU-komission määrittelyt TEN-liikenneverkon kehittämiseen tulevat todennäköisesti yhtenäistämään palveluja, joskin sen tavoitteet tuntuvat tänä päivänä Suomen osalta vaativilta.

EU:n komission suositukset

Komissio on määritellyt suuntalinjat yleiseurooppalaisten liikenneverkkojen (TEN) kehittämiseksi. Kukin jäsenmaa päättää hankkeiden ajoituksesta ja käytännön ratkaisuista. Yhteisötasolla Suomea koskee nk. Pohjolan kolmio.



Kuva 4 Lähde: E18 Suomessa, Kehittämisselvitys

START-työryhmän suosituksissa moottoriteiden levähdysalueita koskevat seuraavat suositukset:

- liittymien identifiointi ja opastus
- tienkäyttäjien palveluiden saatavuus
- nähtävyysoasteet
- kaupunkien viitoitus

Euroopan komission liikennedirektooraatin standardissa "Standardisation of Typology on the Trans-European Road Network" (Transport Infrastructure Committee, Motorway Working Group, Action START, Final Report, October 1994, VII/692/94-EN) suositellaan standardisoitavaksi tienvarsipalveluja seuraavasti:

Service Stations, Rest Areas, Tourist Information Sites

*It is very important for the safety and convenience of the long distance motorist on TERN that there are adequate facilities provided **without leaving TERN**, for all their personal and vehicular needs. A minimum level of service is expected by the motorist on TERN concerning some basic amenities such as parking, toilet, fuel and telephones. Many other amenities are usually offered to the motorist on rest areas or service areas (food and kiosk shopping, special facilities for replenishing mobile homes and caravans, banking services, vehicle servicing, etc) but no special recommendations are made concerning these other amenities.*

Palvelualueet, levähdysalueet, turisti-informaatio

Pitkän matkan autoilijoiden turvallisuuden ja mukavuuden kannalta on erittäin tärkeää, että palveluja on riittävästi tarjolla TERN-verkolla henkilökohtaisiin ja ajoneuvon tarpeisiin, ilman että on tarvetta poistua verkolta.

Odotettu vähimmäis taso peruspalveluille TERN-verkolla vaaditaan koskien pysäköintiä, käymälöitä, polttoaineen saantia sekä puhelinta.

Monia muita palveluja on tavallisesti tarjolla autoilijalle levähdysalueilla tai palvelualueilla (ruokailu, kioskipalvelut, erikoispalvelut matkailuautoille ja asuntovaunuille, pankkipalvelut, ajoneuvon huoltopalvelut jne), mutta erityisiä vaateita näille palveluille ei ole.

Nähtävyysoipasteiden käyttöä TERN-verkolla suositellaan. Taustaväriksi suositellaan ruskeaa.

Palvelujen minimitaso määritellään seuraavasti:

- | | |
|---|------------------|
| - levähdysalue, pysäköinti ja WC | 20 km välein |
| - palvelualue, pysäköinti, WC, ruokailumahdollisuus, polttoaine ja puhelin | 50-100 km välein |
| - palvelualue, pysäköinti, WC, ruokailumahdollisuus, polttoaine, puhelin, matkailijainformaatio ja majoitus | 200 km välein |

Polttoaineen jakelun, WC:n ja puhelimen tulee olla käytettävissä 24 tuntia vuoden jokaisena päivänä. Mikäli palvelua ei aina ole saatavilla on seuraava mahdollinen palvelupaikka ilmoitettava selkeästi. WC-palvelut on järjestettävä mahdolliseksi myös liikuntaesteisille. Muut palvelut, kuten kahvila, tulee olla auki varhaisesta aamusta myöhään iltaan.

Kaikki polttoainetyypit tulee olla saatavissa huoltoasemalla.

1.1.3 Yhteenveto selvityksestä Euroopassa ja muualla

Levähdysalueiden suunnitteluun käytettävien ohjeiden nykytilanne tutkittiin käyttämällä vuonna 1992 Stuttgartin yliopistossa tehtyä kansainvälistä kirjallisuusselvitystä. Kirjallisuusselvitys keskittyy selvittämään pääasiassa Euroopan maiden ohjeita ja suosituksia, Euroopan ulkopuolisena maana tutkimuksessa mukana oli USA. Tutkimuksesta selvisi, että lähes kaikkien maiden ohjeet ovat 10 - 20 vuotta vanhoja. Selvityksessä todetaankin, varsinkin Saksan osalta, uudistustarpeen olevan suuren. Eräillä osa-alueilla on tutkimuksia ja ohjeita tehty 90-luvulla, tästä esimerkkinä mainittakoon mm. ranskalainen vuonna 1991 tehty ohje: "Tankkaus- ja levähdysalueet vähäliikenteisillä moottoriteillä". Edellämainitussa ohjeessa keskitytään teihin, joiden liikennemäärät ovat 5 000 - 8 000 ajoneuvoa / vuorokaudessa.

Ulkomaiset ohjeet keskittyvät lähinnä päätieverkon levähdysalueitten suunnitteluun. Eri maiden suunnitteluohjeet ovat samoja periaatteita noudattavia, vaikka kyseessä usein on erilaiset olosuhteet sekä asutustiheyden että liikennemäärien osalta. Esimerkiksi erilaisten levähdysalueiden välimatkat olivat keskenään samaa suuruusluokkaa kaikissa maissa. Korkeatasoiset levähdysalueet sijaitsevat keskimäärin 50 km välimatkoin ja alempi-tasoiset 10-20 km etäisyydellä toisistaan.

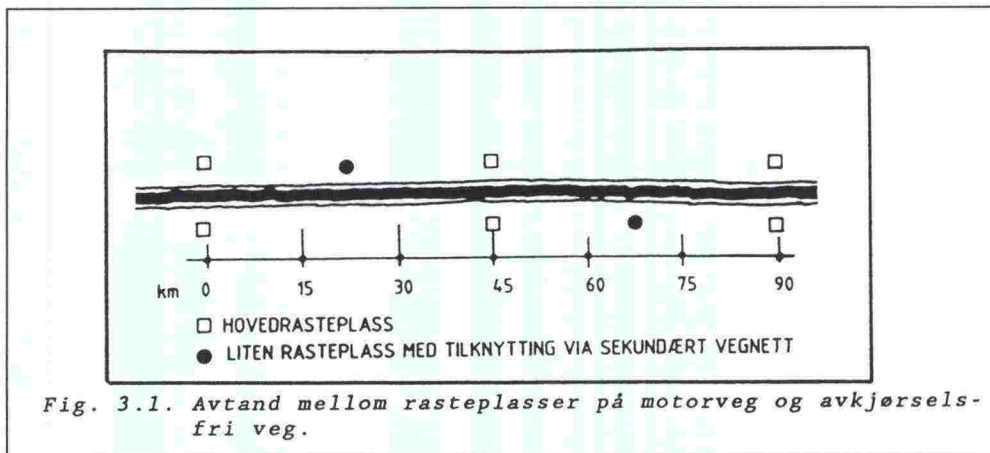
Tavaraliikenteelle Euroopassa ennustetaan huomattavaa kasvua. Kasvun myötä tavaraliikenteen huomioon otto levähdysalueiden suunnittelussa on entistä tärkeämpi. Tavaraliikenteen aiheuttamat vaatimukset levähdysalueille ovat suuret. Kuljettajat tarvitsevat mm. polttoainetta, lepo- ja pesutiloja, melulta suojattuja pysäköintipaikkoja nukkumista varten, elokuvahuoneita, vastavalmistettua ruokaa ilman pitkiä odotusaikoja, telekommunikaatioyhteyksiä ja kaupan. Tavaraliikennettä palvelemaan onkin kehitetty levähdysalueita, jotka palvelevat erityisesti ammattikuljettajia muiden asiakkaiden ohella. Kuljettajille on järjestetty etuisuuksia, joilla heitä houkutellaan levähdysalueille. Em. levähdysalueissa on otettu huomioon, että kuljettajat eivät välttämättä hae yksityisyyttä, vaan yksinäisen ajamisen jälkeen he hakevat inhimillisiä kontakteja.

Levähdysalueiden hyväksymiseen ja käyttöön vaikuttaa olennaisesti niiden julkinen imago. Tästä syystä niiden markkinointi nähdään tärkeänä osa-alueena levähdysalueiden toimintaa. Asiaan ovat perehtyneet erityisesti ranskalaiset, joiden mielestä levähdysalueet ovat eräänlaista moottoriteiden "kalustusta". Ranskassa levähdysalueiden ylläpitäjät ovat kilpailuasemassa keskenään. Mikäli levähdysalue täyttää tietyt annetut kriteerit, niin alue saa kunniamaininnan ja se viitoitetaan opasteilla, joista kunniamaininta käy ilmi. Markkinoinnin yhteydessä on tullut esille myös paikallisten yhdistysten ja yrittäjien intressit tehdä levähdysalueista eräänlaisia paikkakunnan näyteikunoita turisteille.

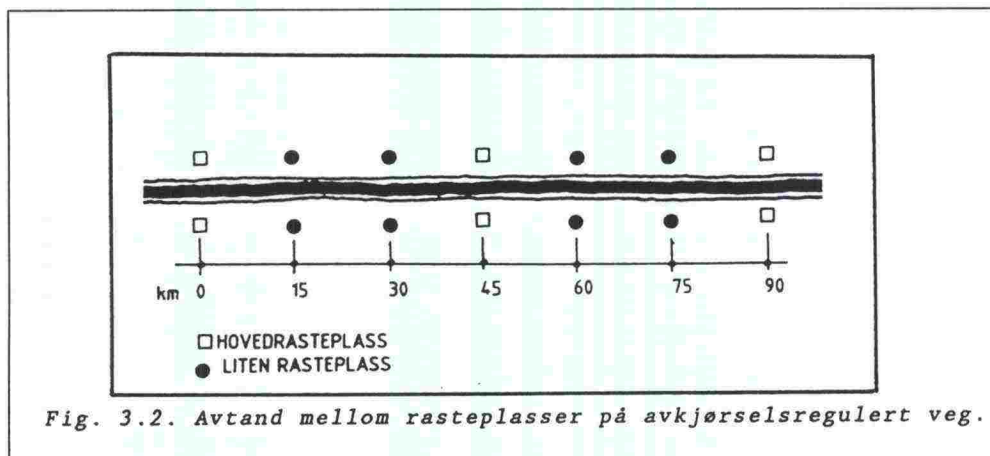
Norjalaiset levähdysalueet

Norjan tielaitos on laatinut ohjeita levähdysalueiden suunnittelusta (1986, 1991). Taustatietoja on selvitetty haastatteleamalla käyttäjiä heidän kokemuksistaan ja toiveistaan. Ohjeessa käsitellään levähdysalueitten tarvetta, muotoilua, varustelua, ympäristönhoitoa, kunnossapitoa ja kustannuksia. Seuraavassa on joitakin esimerkkejä ohjeiden sisällöstä ja esitystavasta.

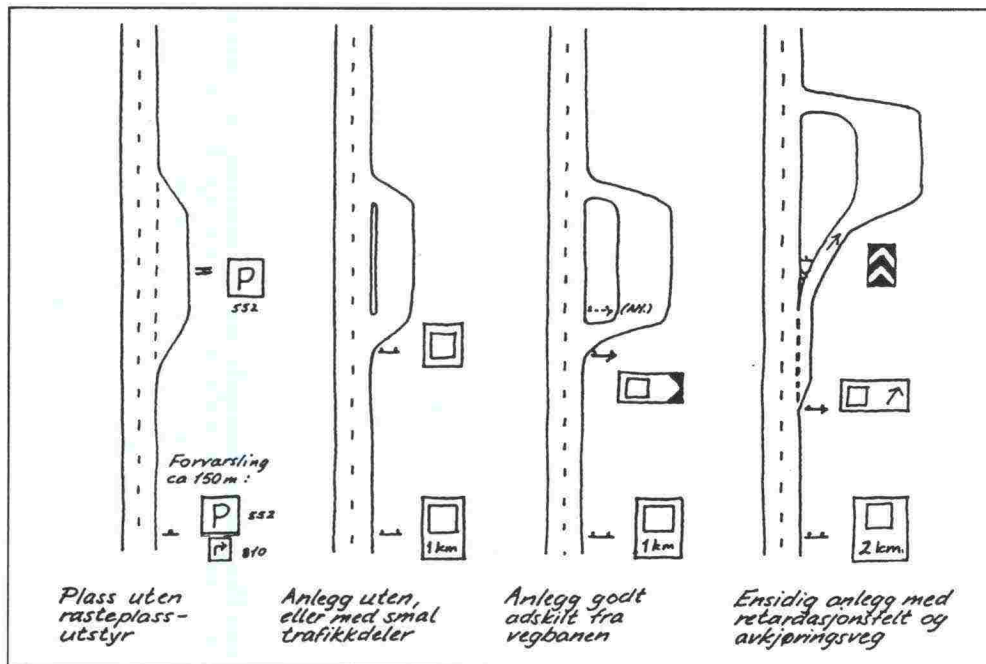
Levähdysalueverkoston periaatteet eriluokkaisilla väylillä



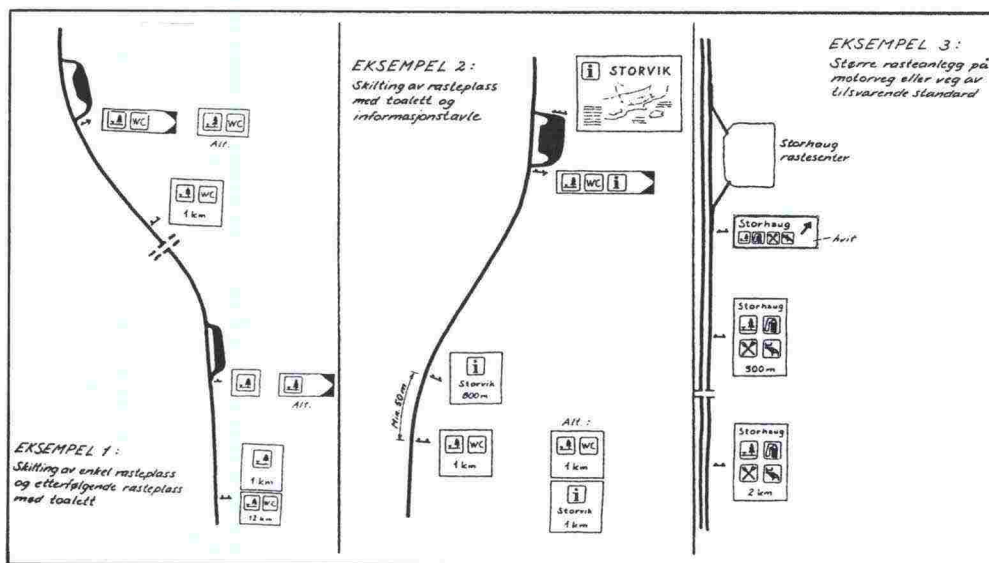
Kuva 5



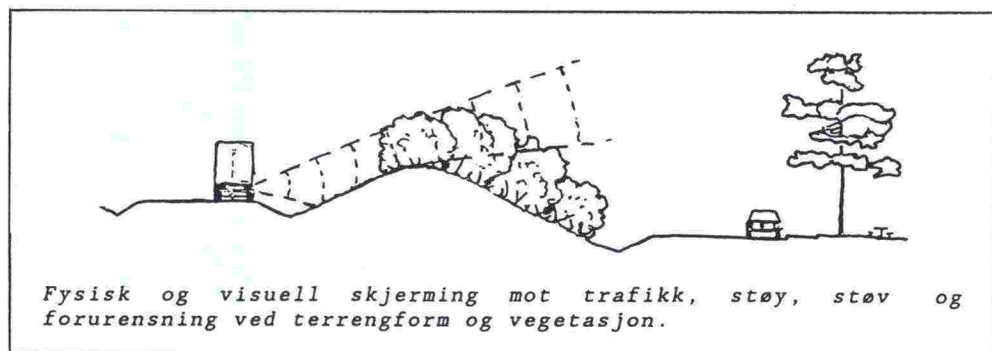
Kuva 6



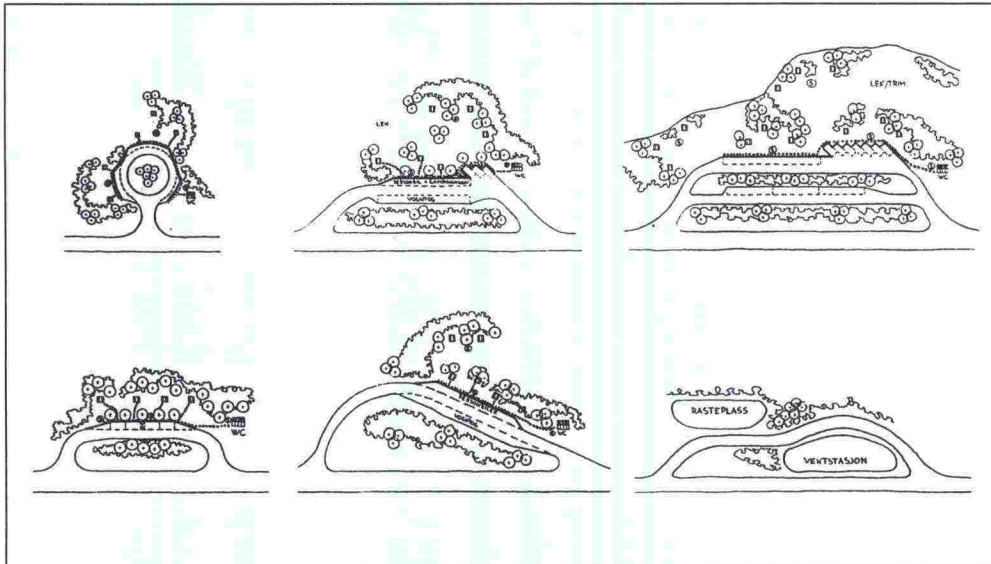
Kuva 7 Esimerkkejä levähdysaluetyypeistä



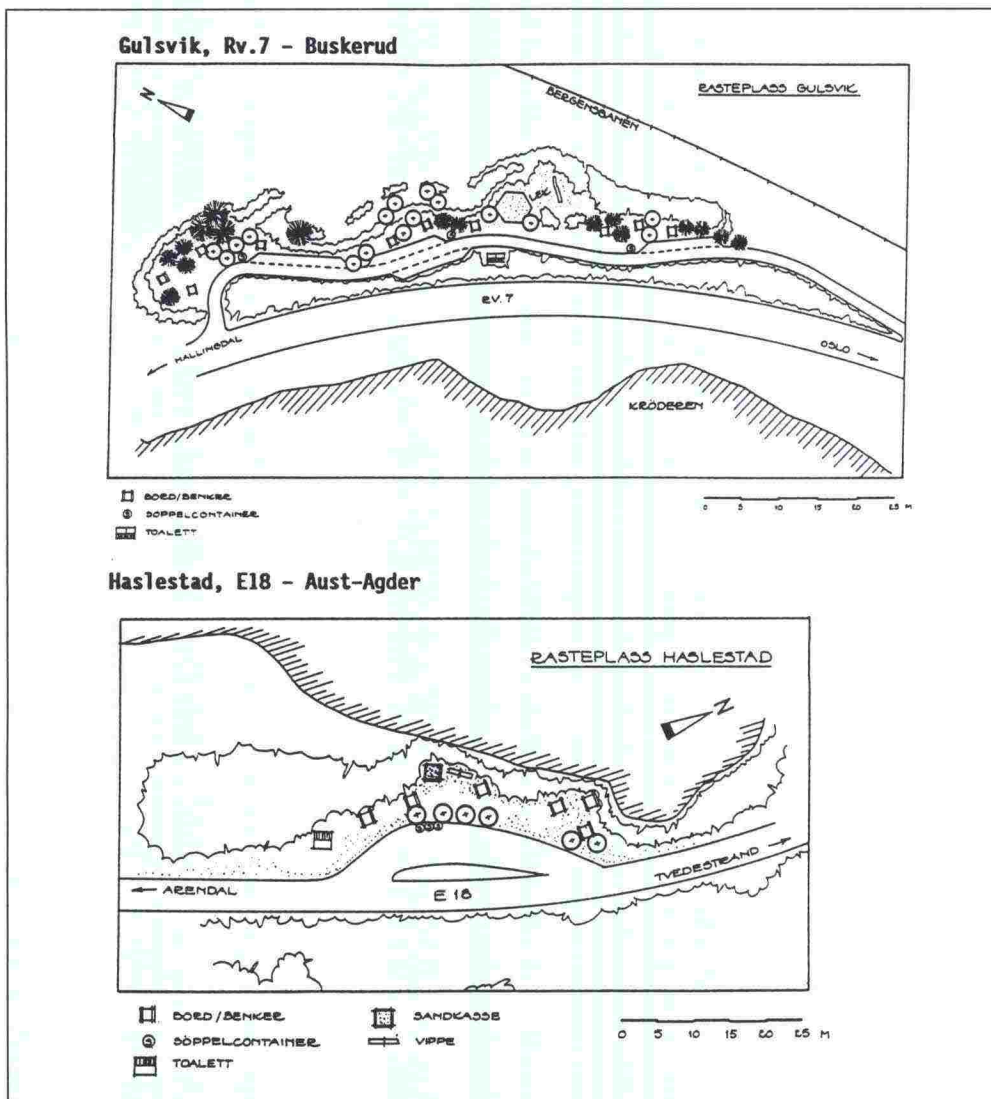
Kuva 8 Ohjeita opastuksen järjestämisestä



Kuva 9 Esimerkki melusuojausohjeesta



Kuva 10 Esimerkkejä levähdysalutyypin sovelluksista.



Kuva 11 Esimerkkejä toteutetuista alueista.

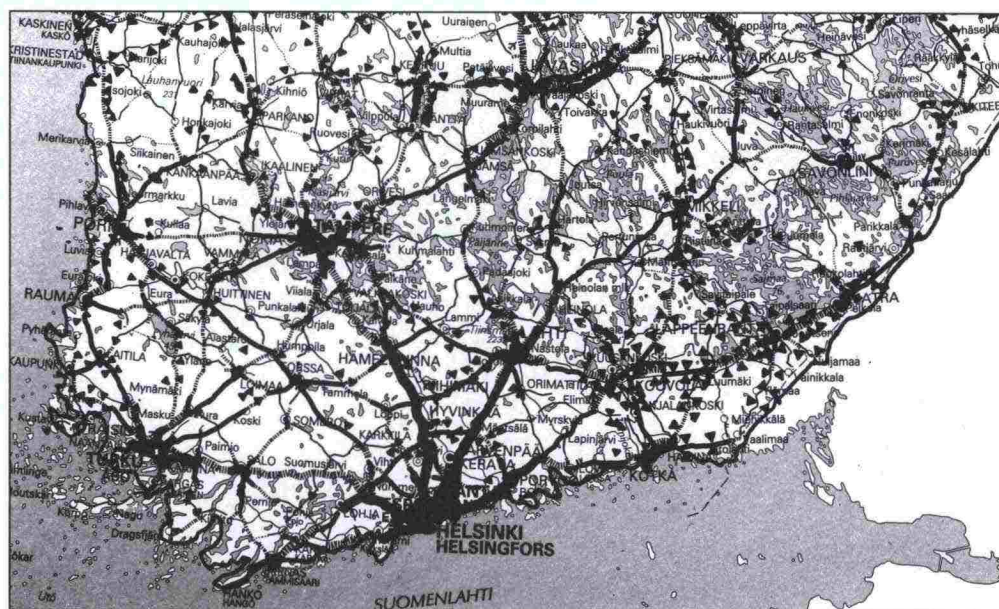
1.2 Tilanne nykyisellä tieverkolla

1.2.1 Yleistilanne

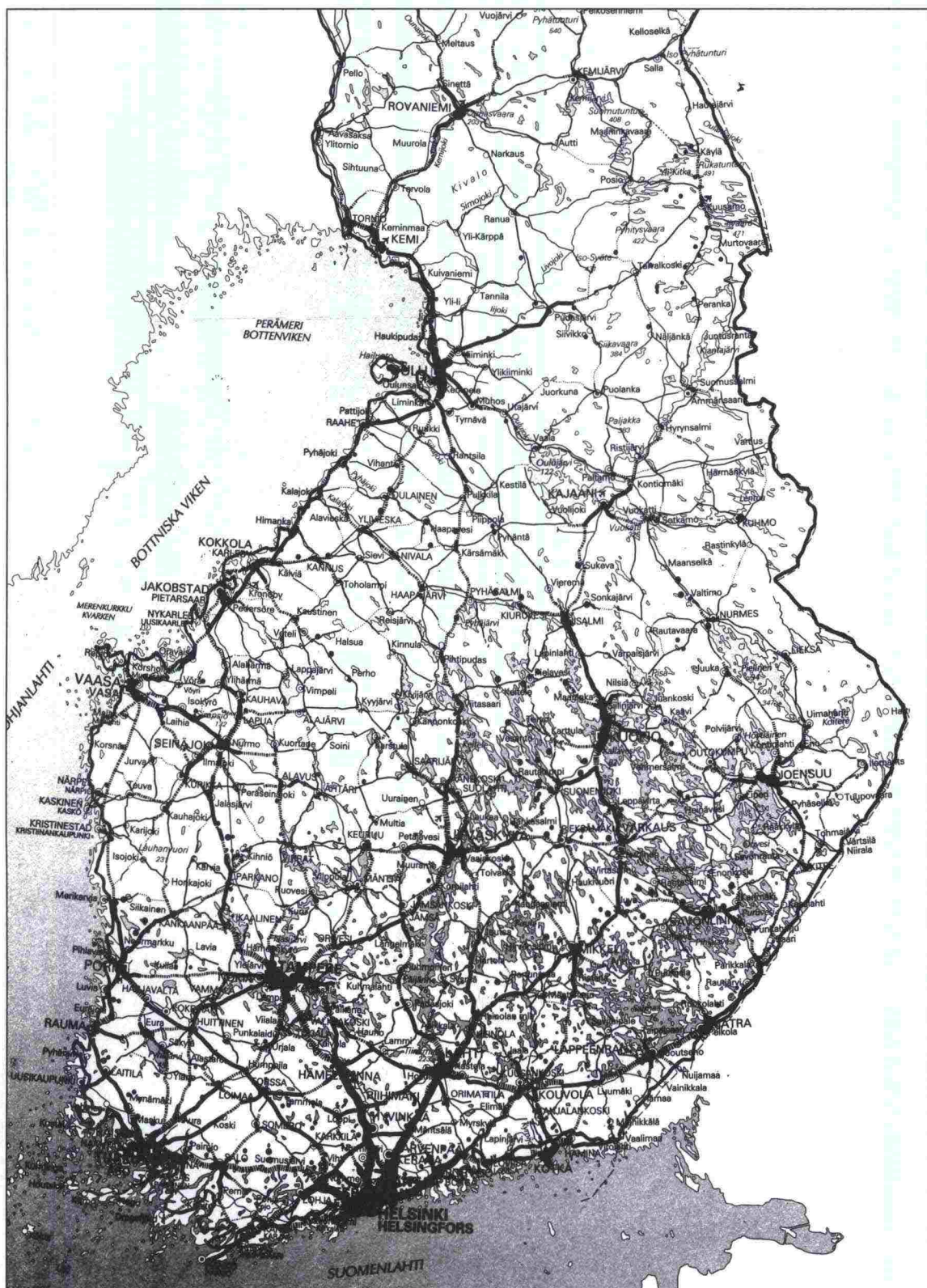
Tienvarsipalveluiksi luetaan tielaitoksen ylläpitämät levähdys- ja P-alueet ja yrittäjien ylläpitämät huoltoasemat ja muut kaupalliset palvelut. Myös kunnat ylläpitävät tienvarsipalveluja.

Tienvarsipalveluista on saatu tiepiireistä selvitykset luokituksesta ja sijainnista. Muutama tiepiiri on merkinnyt levähdysalueet tierekisteriin. Kuvassa 13 on suurpiirteinen esimerkki levähdysalueiden sijoittumisesta.

Tarkasteltaessa P-alueiden sijoittumista voidaan todeta, että niiden verkosto ei noudata johdonmukaisesti väylän luokaa tai jotain muuta tarvetta. P-alueiden syntyyn ja epätasaiseen sijoittumiseen on osaltaan vaikuttanut tiestön uusiutuminen, jolloin syrjään jäänyt tien osa on saanut luontevasti P-alueen roolin.

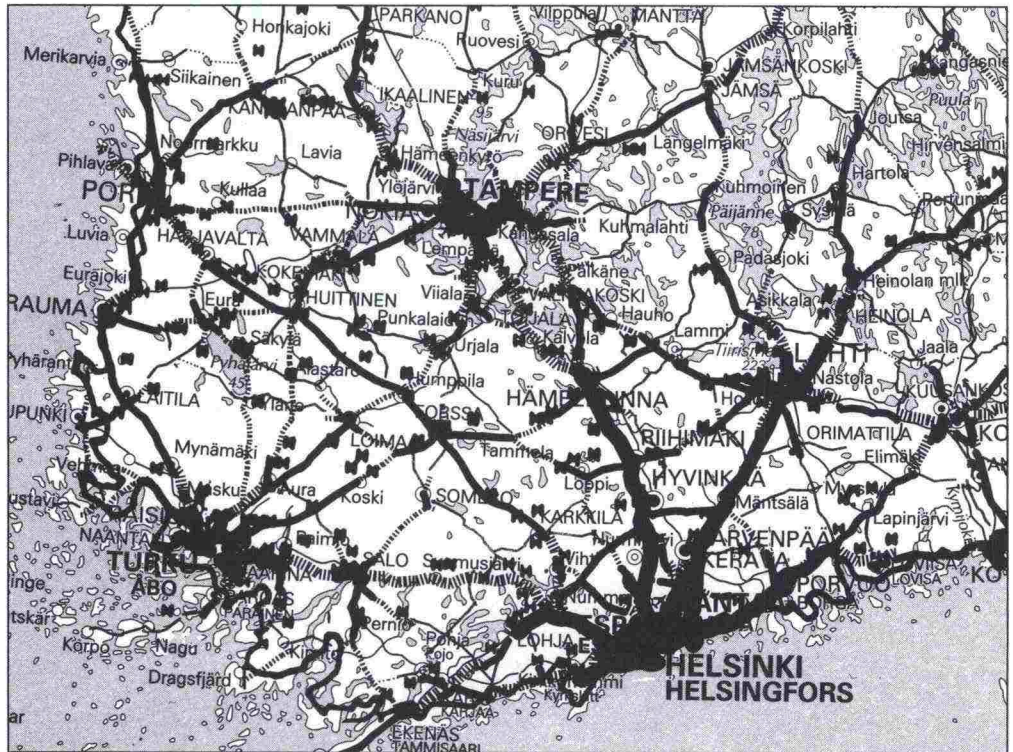


Kuva 12 Otos P-alueiden sijoittumisesta



Kuva 13 Esimerkki levähdysalueiden sijoittumisesta Etelä-Suomessa ja Keski-Suomessa. Levähdysalueet eivät muodosta homogeenista verkostoa eri luokkaisilla väylillä. Myöskään mitään johdonmukaista verkostoa väylittäin (esim. matkailupainotteiset tiet) ei selkeästi ole havaittavissa.

Huoltoasemilla voi myös levähtää, joten ne täydentävät osittain samoja palveluja kuin tielaitoksen ylläpitämät levähdysalueet, joten ne täydentävät tienvarsipalvelujen verkostoa.



Kuva 14 Esimerkki huoltoasemien sijoittumisesta Turun ja Uudenmaan tiepiirien alueella.

Tiepiirit ovat tähän asti kehittäneet tienvarsipalveluja varsin itsenäisesti. Yhteistyö ja vuorovaikutus yli piirirajojen on kuitenkin selvästi lisääntymässä. On tullut paineita kansainvälisen tason matkailu- ja ammattiliikennepalvelujen parantamiseksi.

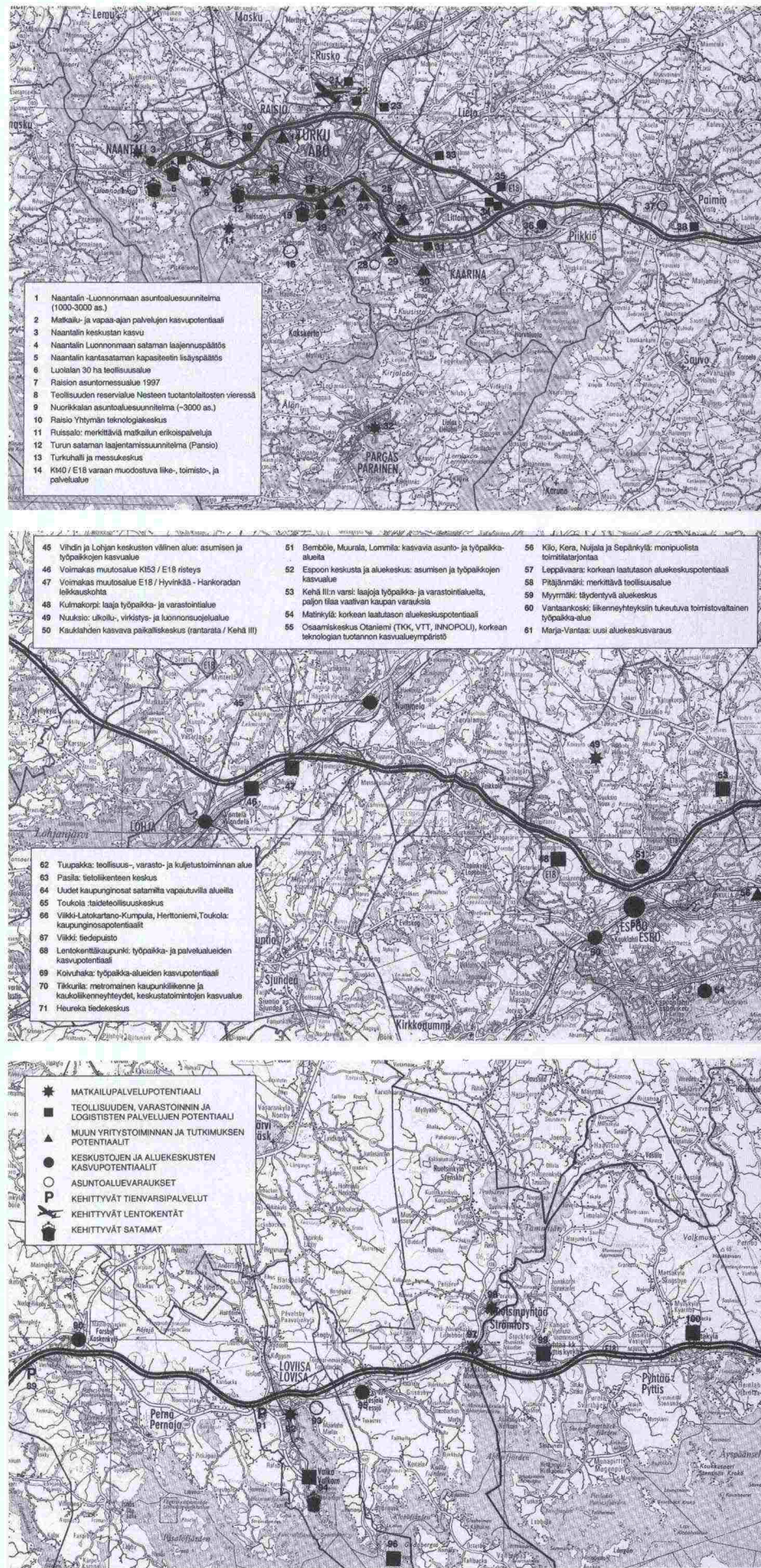
Tietojen saantia kuitenkin hankaloittaa lisäksi tielaitoksen organisaation muutos, sillä yhdistyneet tiepiirit toimivat vielä erillisten tienvarsipalveluohjelmien varassa. Myös vastuusuhteet tienvarsipalvelujen suhteen eivät ilmeisesti vielä ole täysin selkiintyneet tiepiireissä.

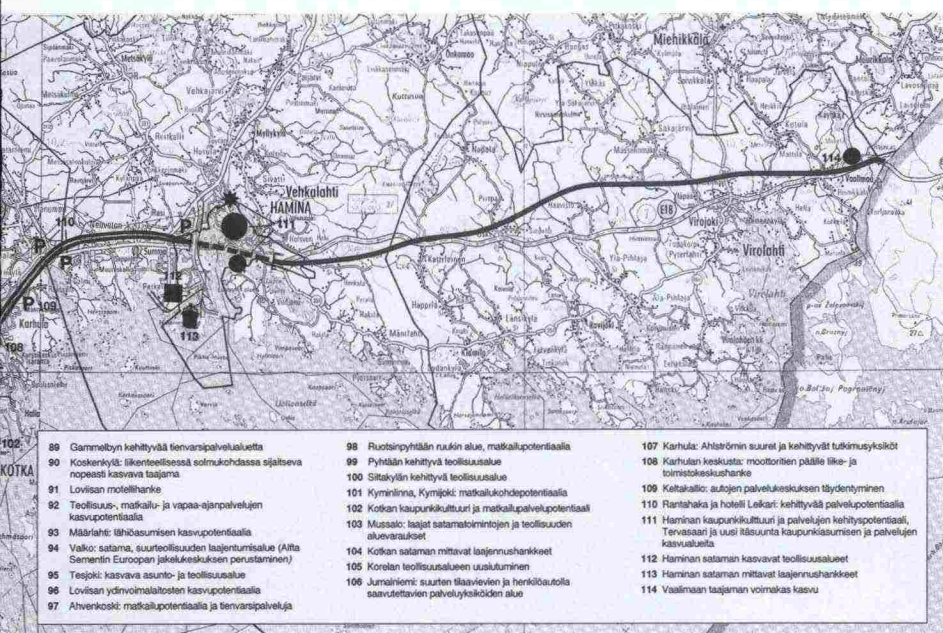
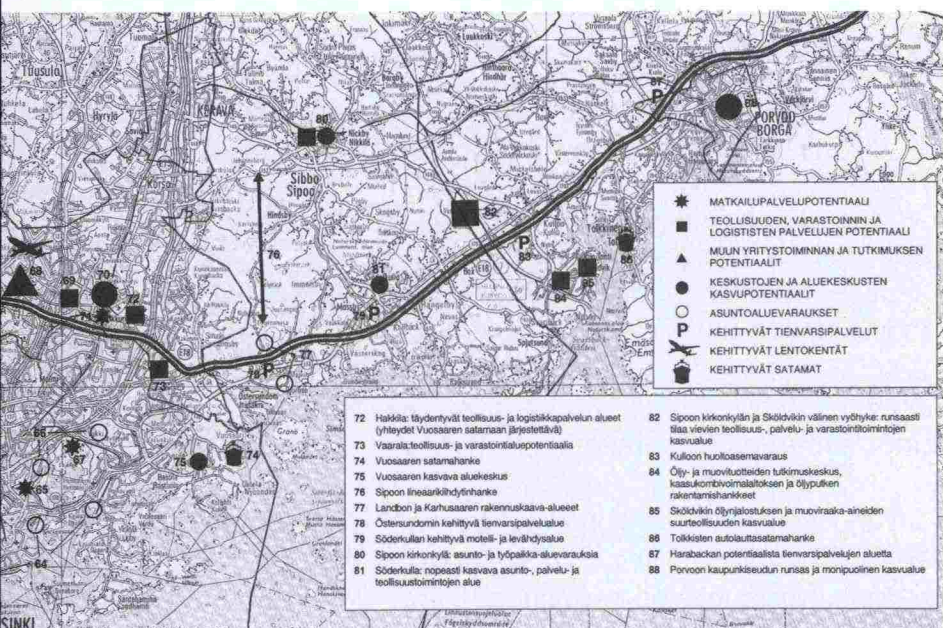
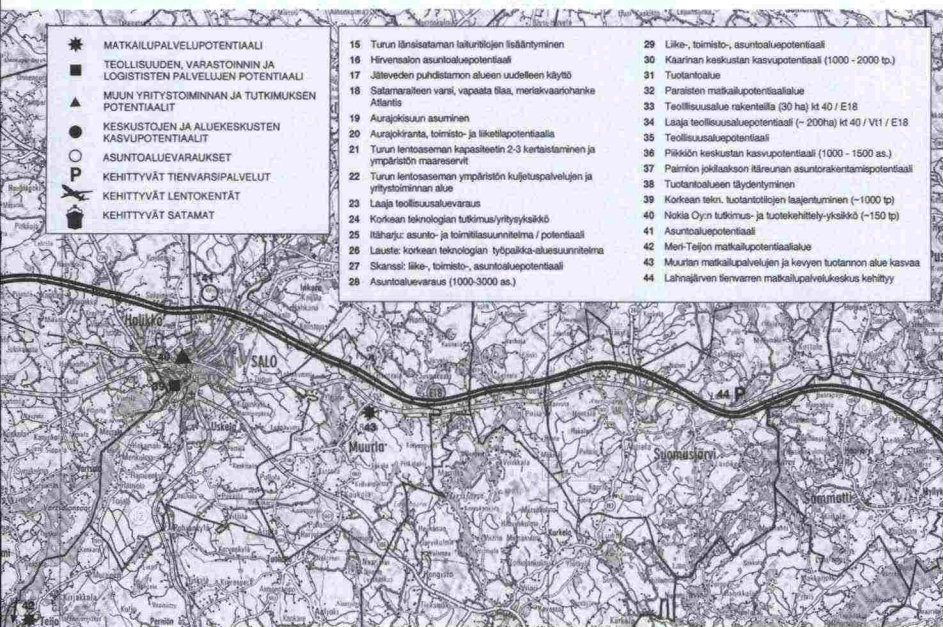
Yksityisten yrittäjien ja kuntien suhteen ei tietoja ja toimintatapoja ole koordinoidusti helposti selvitettävissä, sillä yhteisiä organisaatioita tienvarsipalvelujen kehittämisen näkökulmasta on järjestetty lähinnä jonkin yksittäisen teeman yhteyteen.

Yli piirirajojen ulottuvia selvityksiä ovat esim. E18-tiehen liittyvät selvitykset ja "Palveleva nelostie"-selvitys.

Vt 4:n palveluista on laadittu "Palveleva nelostie -selvitys" maaliskuussa 1995. Kaikki tienvarren palvelut on inventoitu ja luokiteltu tienkäyttäjän näkökulmasta.

Kuva 15 E 18-väylän tutkitut tienvarsipalvelujen potentiaalliset kehittämisen kohteet.





1.2.2 Tiepiirikohtaiset tiedot

Lähtötilanne

Tiepiirikohtaisessa inventoinnissa on pyritty selvittämään tiepiirien yleistilanne, ongelmat, kehittämissuunta ja toimintatavat, jotka voisivat olla esimerkkeinä ja antaa impulssia tiettyjen yleisten ongelmien ratkaisemiseen. Inventointimateriaali on piirikohtaisesti eri muotoista eikä välttämättä kuvasta levähdysaluetoiminnan tasoa ja toimivuutta. Tästä syystä on aineistoa täydennetty haastatteluin ja empiirisiin tarkasteluin (Uudenmaan, Kaakkois-Suomen, Vaasan, Turun ja Lapin tiepiireissä). Inventointi ei ole kattava, paremminkin yleiskuvaa antava.

Selvityksessä tarkastellaan piirikohtaisesti

- levähdysaluepolitiikan merkitystä toimintaa ohjaavana
- levähdysalueiden nykytilaa, ongelmia ja hyviä esimerkkejä
- kehittämisen suuntaa ja painopistealueita

Levähdysalueidean kehittämisohjelmat

Tiepiirien levähdysalueiden kehittämissuunnitelmat ovat etupäässä 1990-luvun alkupuolelta. Turun ja Hämeen tiepiireissä suunnitelmat ovat aivan uusia. Oulun ja Uudenmaan piireistä ei kirjattua kehittämissuunnitelmaa ollut saatavilla. Vanhimmat kehittämissuunnitelmat todettiin yleensä aikansa eläneiksi ja suurelta osin myös toteutumattomiksi. Kehittämisohjelmien heikko ohjaavuus tulkittiin usein levähdysaluetoiminnan vähäisen painoarvon syyksi piirissä.

Kirjatuista kehittämisohjelmista löytyy mm. seuraavia määrittelyjä:

- Turun tiepiirissä tienvarsipalvelut täydentävät kaupallista palvelutarjontaa. Kehittämisen tavoitteet esitetään tieluokittain, palvelua suositellaan tarjottavaksi n. ½ tunnin ajomatkan välein. Kustannusten- ja vastuunjakoa kehitetään yhteistyössä kuntien ja yrittäjien kanssa.
- Kaakkois-Suomen tiepiirin ohjelmat noudattavat vanhaa piirijakoa. Mikkelin alueen perusteellinen selvitys ja toteuttamisohjelma vaikuttaa vanhentuneelta. Sisääntuloteiden opastus- ja varustetason parantamiseen on kiinnitetty huomiota. Kymen alueella viitataan valtakunnallisesti priorisoitavien väylien palvelutason nostamiseen.
- Hämeen tiepiirillä on virallinen kehittämisohjelma ja selkeät tavoitteet. Alueiden määrää vähennetään ja jäljelle jäävien tasoa nostetaan, yhteistyötä yrittäjien kanssa kehitetään ja kehittämisen kohteeksi valitaan ensisijaisesti pitkämatkaisen liikenteen käyttämä tieverkko.
- Vaasan tiepiirin ohjelmassa korostetaan verkoston tasaisuustavoitetta (25 km välein levähdysalue).

- Lapin tiepiirin ohjeissa kiinnitetään huomiota käymälävarustukseen ja välimatkoihin (n. 50 km) sekä palvelujen opastamiseen.
- Lapin tiepiiri on laatinut haastattelututkimuksen tienkäyttäjien keskuudessa, jossa on kirjattu tärkeimmät puutealueet.

Levähdysalueiden kehittämisen tavoitteiden kuvaaminen konkreettisina toimenpideohjelmina on selkeä ja ajanmukainen Turun ja Hämeen tiepiirien ohjelmissa. Muillakin piireillä on yksityiskohtaisia ja konkreettisesti ohjelmoituja ohjelmia, mutta voi epäillä, että ne eivät ohjaa toimintaa tänä päivänä.

Turun ja Hämeen tiepiireissä on nähtävissä luottamus uuden ohjelman tavoitteiden toteutumiseen, Oulun ja Uudenmaan piireissä heijastuu määrittelyn puute ja yhdistetyissä tiepiireissä kaivataan yhtenäisen kehittämissuhteen määrittelyä.

Levähdysalueiden nykytilanne

Tiepiirien levähdysalueet on yleensä luokiteltu yleisohjeen mukaisesti. Luokitukset ovat Turun ja Hämeen piirejä lukuunottamatta vuosilta 1990 ja 1991 ja ne ovat piirikohtaisesti tulkinnaltaan omaperäisiä. Vaikuttaa siltä, että vanhat luokitukset kaipaavat päivitystä.

Levähdysalueiden verkostoperiaate on vain Turun tiepiirissä sanottu selkeästi:

- valtatiet 9 km välein
- kantatiet 14 km välein
- seudulliset tiet 23 km välein

Nykyinen verkosto on merkittynä kartalle kaikkien tiepiirin osalta, muutamissa piireissä levähdysalueet ovat myös tierekisterissä. Nykyisen verkoston epätasaisuuteen viittaavat Turun ja Kaakkois-Suomen tiepiirit.

Levähdysalueiden palvelutason suhteen voi inventointiaineistosta mainita mm. seuraavia poimintoja:

- Uudenmaan tiepiirissä on useita kioskillisia alueita, Myllylammella on kehitetty virkistys- ja muita oheistoimintoja.
- Turun tiepiirissä on tehty perusteellinen analyysi palvelutasosta v. 1989. Alhaisen palvelun alueita ja keskitasoisia on mutta korkeatasoisia ei ole. WC-verkosto on melko hyvä, opastus ja muu palvelu keskitasoa.
- Kaakkois-Suomen tiepiirissä (Mikkelin alue) on vilkkaita levähdysalueita, palvelutasossa on puutteita.
- Hämeen piirissä on kirjava palvelutaso. Peruspalveluja puuttuu, varustus on osin huonokuntoista, on oheispalveluja (veteen liittyviä) sekä myös yrittäjien palveluja ja suoramyyntiä.
- Savo-Karjalan tiepiirissä (Kuopion alue) on vaihteleva palvelutaso.

- Keski-Suomen piirissä on valtateillä tasollisia puutteita, yksityisten palvelut ovat merkittäviä, muilla pääteillä palvelut ovat osin ala-arvoisia. Alemmalla tieverkolla on puutteita matkailuteillä.
- Vaasan tiepiirissä on palvelutason kehittämisen pohjaksi analysoitu laajasti nykyistä käyttöä, liikennemääriä ym.
- Oulun piirissä on alueille annettu palvelutasopisteytys.
- Lapin tiepiirissä on käymälätarjonnasta pidetty erityisesti huolta pitkien välimatkojen ja vaihtoehtoisen käymälätarjonnan puutteen vuoksi.

Levähdysalueiden varustuksesta voi inventointimateriaalista todeta mm. seuraavia huomioita:

- Uudenmaan tiepiirissä on kokeilussa kahdet Taideteollisen korkeakoulun oppilastyönä suunnittelut kalusteet, periaatteena on kestävyys ja helppo-hoitaisuus. Jäteastian suositaan "Molokkia".
- Turun piirissä v. -89 tehdyssä analyysissä on karkea arvio varusteiden toimivuudesta käytännössä.
- Kaakkois-Suomen piirissä (Mikkelin alue) on havaittu puutteita kalusteissa, jätevarustelussa ja opastusvarustelussa.
- Hämeen piirissä puuttuu oleskeluvarustusta, opastusvarustus on kirjavaa, oheisvarusteita on jonkin verran.
- Lapin tiepiirissä on omaleimaista, pohjoisen luontoon sovitettua varustusta.
- Vaasan piirissä on kehitetty varustusta paikallisen hirsitalovalmistajan kanssa. Levähdysalueiden varustus on useilla alueilla sovitettu kauniisti ja omaleimaisesti luonnonmaisemaan.

Levähdysalueiden kunnossapidon suhteen on mm. seuraavia mainintoja:

- Uudenmaan piirissä on joillakin huoltoasemilla kunnossapitovastuu. Tavoitteellisia hoito-ohjeita on aluekohtaisesti (silmämääräisesti katsottuna eivät ole toteutuneet).
- Hämeen piirissä on annettu saniteettipalveluja koskevia kunnossapito-ohjeita.
- Savo-Karjalan piirissä on kioskinpitäjillä kunnossapitovelvotteita.

Yleensäkin on kehittämissuunnitelmissa niukasti mainintoja kunnossapitotavoista ja -vastuista.

Empiirisen selvityksen perusteella voi todeta, että pienyrittäjien (kioskit) kanssa tehdyt kunnossapitosopimukset toimivat käytännössä, kun taas huoltoasemayrittäjien sopimusten noudattamisessa on puutteita. Yleensä pidettiin hyvänä yhteistyötä yrittäjien kanssa kunnossapidon suhteen. Poikkeuksena Vaasan tiepiirissä kehitetään jatkuvasti piirin sisäistä tiemestarien koulutusta ja motivointia eikä kunnossapitosopimuksista yrittäjien kanssa oltu niinkään kiinnostuneita.

Piirien arvioissa alueiden toimivuudesta on mm. seuraavia mainintoja:

- Uudenmaan piirissä vain valvotut alueet toimivat.

- Turun piirissä on todettu, että palvelutaso ei ole riittävä. Palveluita on sekä vähennettävä että lisättävä. Ammattiautoilijoiden ja lomailijoiden palveluissa on puutteita ja ympärivuorokautisia palveluja puuttuu.
- Kaakkois-Suomen piirissä on todettu toimivuudessa ongelmia.
- Hämeen piirissä koetaan palvelut puuteellisiksi, eivät vastaa tarvetta.
- Savo-Karjalan piirissä vilkkaat paikat toimivat, yleisesti ottaen alueet eivät vastaa nykynormia.
- Keski-Suomen piirissä matkailuliikkujan tarpeita ei ole huomioitu riittävästi, yleensäkin toimivuus on puutteellista.
- Vaasan piirissä sijainti on sattumanvaraista, palvelutaso epätasaista ja heikkolaatuista. Turvallisuudessa on puutteita.
- Oulun piirissä on vain muutama hyvätasoinen alue.

Levähdysalueilla on todettu ongelmia jokaisessa tiepiirissä. Ongelmat ovat mm. seuraavia:

- Uudenmaan piirissä valvomattomat WC:t eivät toimi, alueilla on ilkeävalta.
- Turun piirissä koetaan WC:t vaikeiksi kunnossapidettäviksi, palveluverkosto on epäsäännöllistä (ongelmia on kuvattu lisää 4.4.-95 toimintalinjassa).
- Kaakkois-Suomen piirissä koetaan ongelmallisiksi roskaantuminen, ilkeävalta, puutavaran kuormauksen haitat, itäliikenteen yöpyminen, tyhjäkäynti ja WC:n ylläpito.
- Hämeen piirissä on ongelmallista merkintöjen kirjavuus ja puutteellisuus, puuttuvat kaistajärjestelyt liittymissä, jätehuollon vaatimat voimavarat (ongelmana mökkijätteet) sekä puutteellinen valaistus.
- Savo-Karjalan piirissä ongelmana on puutavaran käsittelyn aiheuttamat vahingot, roskaantuminen, puutavaran säilytys, puutavaranosturien tilapäissäilytys (turvallisuusvaara), kiinteistöjätteet, käymälöiden ja kalusteiden ilkeävalta, kioskinpitäjien kunnossapitovelvoitteiden laiminlyönti ja huono yleisilme.
- Keski-Suomen piirissä koetaan ongelmaksi korkeatasoisten alueiden puutteellinen hoitotaso. Visuaalista sekavuutta on esteettisesti epätydyttävien myyntikalusteiden vuoksi.
- Vaasan piirissä ovat ongelmina käymälöiden hajuhaitat, laakean maiseman epäviihtyisyys ja hoito-ongelmat, jotka korreloivat valvonnan suhteessa.
- Oulun piirissä ongelmia ovat jätehuolto (mökkiläisten jätteet), tilanpuute vanhoilla alueilla, käymälöiden epäsiisteys, roskaava puutavaran välivarastointi ja talvikunnossapidon puutteet.
- Lapin tiepiirissä on todettu tärkeimmiksi kehitysalueiksi levähdysalueiden siisteys ja varustus, kemiallisten WC:iden tyhjennysmahdollisuus, tie- ja liikenneinfo sekä käymälät.

Levähdysalueiden kehittämissuunnitelmat

Kehittämissuunnitelmia on kaikilla tiepiireillä paitsi Uudenmaan piirillä. Suunnitelmat on laadittu vuosina 1988-95, valtaosa 90-luvun alussa. Tavoiteaika ilmenee vain kahdesta suunnitelmasta (Mikkelin alue v. 2000, Vaasan piirin v. 2001) ja Hämeen piirin suunnitelmassa on toteuttamisjärjestys.

Kehittämissuunnitelmissa painotetaan mm. seuraavia näkökulmia:

- Turun piirin ohjelmassa verkoston tasaisuutta ja hyvää ja kunnossapysyvää palvelutasoa.
- Kaakkois-Suomen ohjelmassa (Mikkelin alue) palvelutason nostamista, yhteistyötä yrittäjien kanssa, ammatti- ja lomaliikenteen palvelujen parantamista, viitoitusta sekä (Kymen alue) verkoston tasaisuutta, tielaitoksen roolin vähentämistä ja keskittymistä pitkämatkaisen liikenteen tarpeisiin.
- Hämeen piirin ohjelmassa yhtenäistä merkintätapaa, selkeää luokitusta (30 min ajoväli), tarpeettomien alueiden poistumista, turvallisuuden parantamista ja huoltamopalvelujen hyödyntämistä.
- Savo-Karjalan piirin ohjelmassa (Pohjois-Karjalan alue) palvelutason nostoa ja monipuolistamista, tarpeettomien alueiden poistoa, viitoituksen ja tiedottamisen parantamista sekä ammatti- ja lomaliikenteen palvelujen parantamista (Kuopion alue).
- Keski-Suomen piirin ohjelmassa alueiden luokitusta (A, B), verkoston tasaisuutta, viihtyisyyden lisäämistä, yhteistyötä kehittämisessä, A-tason maisemallisesti laadukkaiden ja B-tason, Keski-Suomen porttien kehittämistä.
- Oulun piirin ohjelmassa kaivataan kunnossapidon vastuusuositusta, suositusta maisemanhoidosta, käymäläverkostoa (20 km välein + kioski ja hoito), opastusta mallikartan mukaisesti ja puutavaran kunnossapito-ohjeita.

Vaikka kehittämissuunnitelmien voi epäillä olevan usein vanhentuneita, ovat em. suositukset todennäköisesti yleisesti ottaen vieläkin ajankohtaisia. Kehittämissuunnitelmissa on lisäksi lukusia konkreettisia ja kohdistettuja toimenpidesuosituksia, joita voitaisiin pitää päivityksen pohjana.

Johtopäätöksenä kehittämissuunnitelmien tarkastelusta voi todeta, että vain Turun ja Hämeen piirien ohjelmat ovat vakuuttavan ajanmukaisia ja voivat olla toimintaa ohjaavia ja esimerkillisiä myös muille piireille. Lisäksi Uudenmaan piirin kokeilukohteiden toimivuuden tarkastelu voisi tuottaa suositeltavia toiminta- ja varusteluesimerkkejä myös muille piireille. Oulun piirin ohjelmassa on kiinnostavia opastussuosituksia.

Kehittämissuunnitelmien uusimisen ja ajanmukaistamisen tarve on ilmeinen piirijaon muutoksen kokeneissa piireissä. Muiden piirien paitsi Turun ja Hämeen osalta ajanmukaistamisen tarve on nähtävissä, jolloin vanha suunnitelma voi toimia pohjana ja lähtötietona.

Johtopäätös valtakunnallisten verkoston tilasta ja kehittämistarpeesta

Kehittämishjelmat ovat piirikohtaisia. Valtakunnallisen levähdysaluepolitiikan palveluiden tasomäärittelyä pidetään liian korkeana. Levähdysalueiden määrätietoinen ja tavoitteellinen kehittäminen on ollut heikkoa, ongelmia tunnustetaan paljon ja kehittämiselle on selvästi tarvetta.

Levähdysalueverkoston periaatteita tulisi täsmentää sekä väylähierarkian että käyttäjien tarpeiden ja reittivalinnan lähtökohdista. Verkostoa tulisi tarkastella loogisina kokonaisuuksina yli piirirajojen.

Tienvarsipalvelujen ongelmat ovat suurelta osin samat koko maassa (roskaantuminen, WC:n huoltovaikeus, opastus). Alueellisia ongelmia myös löytyy (puutavaran kuljetukseen liittyen). Yleisimmät ongelmat ovat seuraavia:

Toiminnallisesti

- siisteys, roskaantuminen (eniten mainittu)
- epätasainen ja alhainen palvelutaso
- jätehuolto / kiinteistöjätteet
- käymäläkulttuuri / huollon vaikeus, ilkivalta
- heikko opastus
- liittymien liikenneturvallisuusongelmat
- valaistuksen puute
- puutavarakuljetusten aiheuttamat vahingot ja häiriöt
- palvelujen puute ammatti- ja lomaliikenteelle

Varustuksessa

- puuttuva ja puutteellinen varustus
- ilkivalta
- kunnossapysyvyys / huolto
- omaleimaisuuden puute

Kunnossapidossa

- kunnossapito koetaan suureksi ongelmaksi, resurssit ja motivointi ovat riittämättömiä
- onnistuneita paikallisia kehitysmalleja on, samoin kohdekohtaisia toimivia yksityiskohtia
- pyrkimyksenä on siirtää kunnossapitovelvotteita yrittäjille, joilla miehitys on paikalla
- vaatimattomat, vähän käytetyt ja huonosti kunnossapysyvät kohteet halutaan poistaa
- erityinen ongelma käymälät, onnistuvat vain jos on hyvä kunnossapito / valvonta

Ongelmien ratkaisun edellytyksenä nähdään yhteistoiminnan kehittäminen yritysten ja kuntien kanssa, mm. huoltoasemapalveluiden yhteyteen. Myös tuotekehitystyötä ja kunnossapitomenetelmien kehittämistä tarvitaan.

Tiepiirit tunnistavat selkeästi ongelmansa. Myös luokitustavoitteet ovat jokseenkin yksiselitteiset. Ongelmana ovat vanhentuneet, toteutumatta jääneet ohjelmat, joihin ei ole riittävästi sitouduttu. Kehittämishjelmat tulisi ajanmukaistaa ja samalla sitoutua niiden toteuttamiseen. Uudenlaiset toimintamallit ja vastuunjaot edellyttävät valtakunnallisen tason kehitystyötä, jonka perusteella piirikohtaiset sovellutukset voidaan suunnitella. Joitakin kaikille piireille yhteisiä ratkaisuja ja toimintamalleja olisi järkevää kehittää keskitetysti (maisemanhoito, viitoitus, kalustus ja varustus) ohjeeksi, jota piirit voisivat soveltaa omassa kehitystyössään.



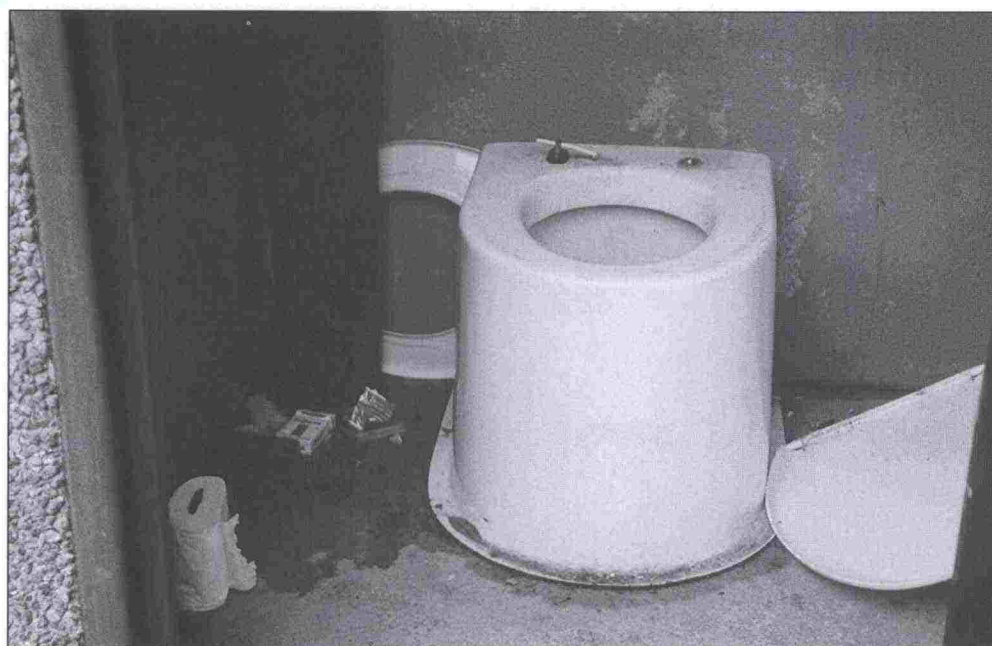
Kuva 16 Roskaantuminen on yleinen ongelma



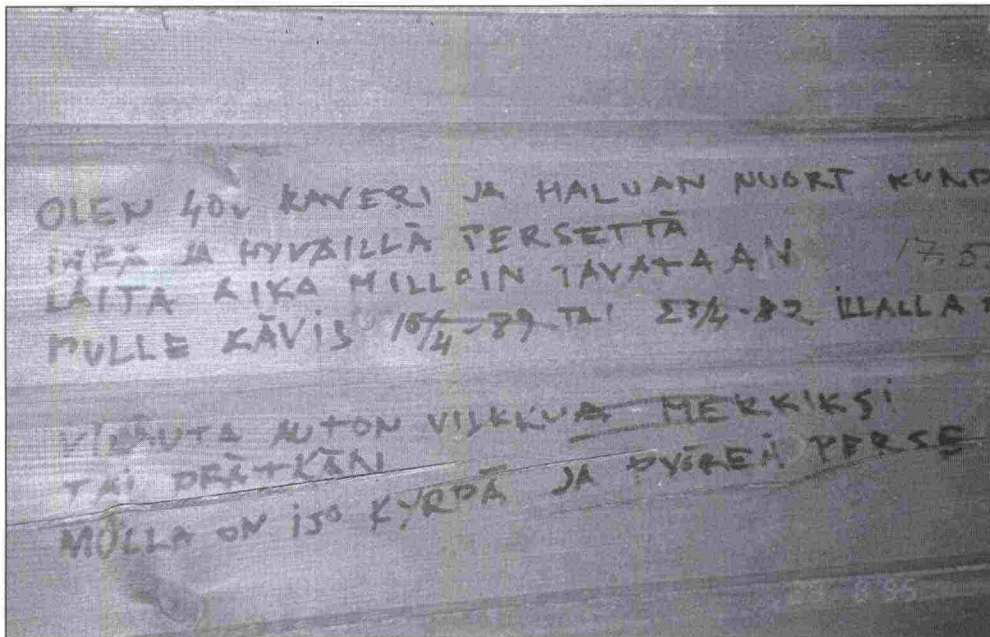
Kuva 17 Kuntien opastus on usein heikkotasoinen



Kuva 18 Puutavaran lastaustoiminta aiheuttaa roskaantumista ja turvallisuusongelman.



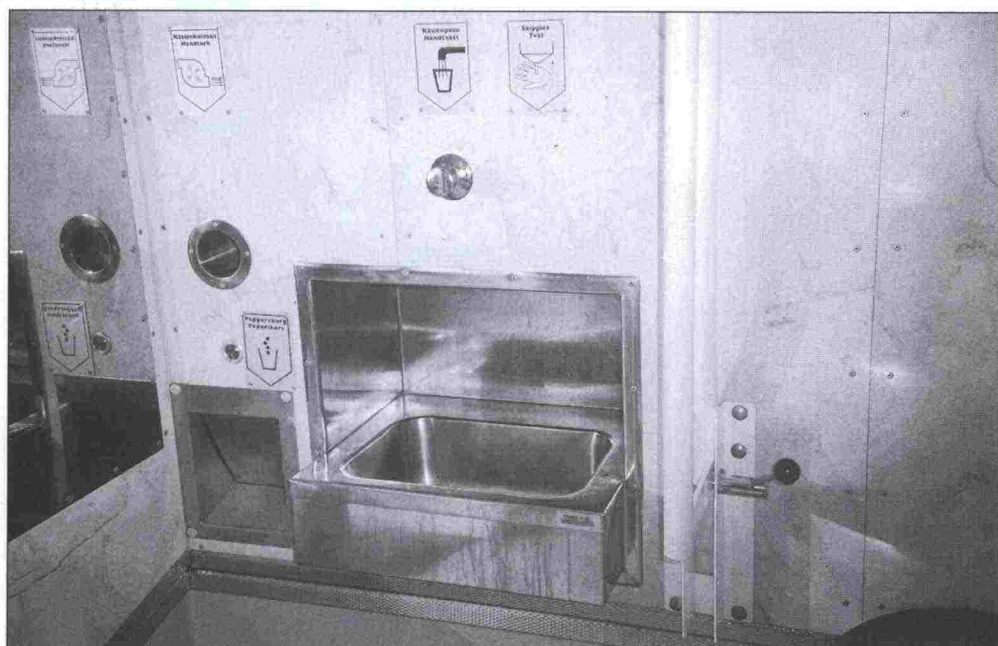
Kuva 19 Käymäläkulttuurin ongelmana on roskaantuminen, hajuhaitat ja ilkivalta



Kuva 20 Käymäläkulttuurin lieveilmiönä on sosiaalisten kontaktien hakeminen



Kuva 21 Taivalkosken tehtaan valmistama puurakenteinen käymälä on valvomattomana ja kylmänäkin kohtalaisen siisti. Hajuhaitat ja ikivalta ovat silti ongelmina



Kuva 22 Kaakkois-Suomen tiepiirin uusi, lämmitetty ja kunnallistekniikkaan kytketty WC. Tarjolla on inva- ja vauvanhoitopalvelut. Kokemuksista ei ole vielä näyttöä



Kuva 23 Taivalkosken tehtaan kalustemalli on käytössä useissa piireissä. Kalusteet ovat yleensä pysyneet kunnossa



Kuva 24 Vaasan tiepiirissä paikallinen kalustevalmistaja ja piirin oma tyyli sijoitus- ja varusteratkaisuissa on tuottanut viihtyisiä ja kunnossapysyviä levähdysalueita. Valvontaa tai yhteistoimintaa yrittäjien kanssa ei erityisesti ole haettu



Kuva 25 Peruslevähdysalue

1.2.3 Kuntien näkökulma

Kuntien tarpeita ja tavoitteita tienvarsipalvelujen suhteen on ollut vaikea selvittää. Yksittäisten kuntien näkemyksiä on hajanaisesti saatu, mutta yhteistä kannanottoa ei ilmeisesti ole selkeästi muodostettu. E18 -selvityksen yhteydessä asiaa selvitettiin maakuntien liittojen edustajien kanssa. Kuntaliitto voisi edustaa kuntien näkemystä. Seuraavassa on esitetty esiin tulleita näkökohtia.

Puheenvuoro "Tienvarsipalvelut kunnallisesta näkökulmasta", DI Eino Kallinen, Lahden tekninen virasto, Tienvarsipalvelut eurokuntoon seminaari, maaliskuu. 1995:

"Viime aikoina on moottoriteiden varteen toteutettu korkealuokkaisia huoltoasemia, joille pääsee eritasoliittymän kautta molemmista ajo-suunnista. Jos ympärillä on ollut maankäyttöä, on pääsy palveluihin ja liittymän käyttöön tehty hankalaksi tai estetty. Järjestelyt tuntuvat yhteiskunnallisten resurssien vajaakäytöltä. On tavallaan tuhlatu mahdollisuus tukea jotakin jo aikaisemmin investoitua tai luoda uusi laajempi mahdollisuus.

Kunnan palveluelinkeinot ja tapahtumien järjestäjät toivovat saavansa tiellä ajavista asiakkaita itselleen. Tämä edellyttäisi näkyvää sijoittumista tien varteen ja/tai hyvissä ajoin annettua informaatiota."

Arkkit. Markku Axelssonin haastattelu, Kuntaliitto

Kuntaliitossa ei ole selvää näkemystä kuntien tarpeista, sitä ei olla vielä pohdittu. Kuntien talous on tiukka, kunnat suhtautuvat varmasti pidättyvästi kaikkeen, mikä vie rahaa. Koska toimintaympäristön muutosta on kuitenkin havaittavissa, haluavat kunnat varmasti olla mukana kehittämässä asioita pitkällä tähtäimellä

Kuntien käytössä pitäisi olla perusselvitys kustannusrakenteesta ja -jaosta. Tarkemmin tulisi tutkia:

- nykytilanne
- valtakunnallinen kustannusrakenne
- levähdysalueiden nykyarvo
- ylläpidon vuosikustannukset
- onko olemassa piirikohtaisia selvityksiä
- esimerkkejä

Kunnissa on tiukka taloudellinen strategia, tienvarsipalvelujen kustannus-hyöty -periaatteet tulisi olla selvillä konkreettisesti. Tämä auttaisi ja helpot-taisi työn eteenpäin viemistä, muuten sitoumuksissa on pelkona liian suuri riski.

Tielaitos on omassa keskuudessaan viitoittanut linjoja, joista kuntien kanssa ei ole keskusteltu.

Em. nykytilanteen selvittämisen jälkeen voitaisiin yhdessä keskustella yhteisen ohjelman laadinnasta.

Kuntien puolelta halutaan korostaa seuraavia asioita:

- kylän sijainti tiehen nähden
- maisemalliset näkökannat
- matkailun edistäminen palvelemalla matkailijoita heidän odotusten mukaisella tasolla
- kuntainformaatiota teille
- olemassa olevien palveluiden hyödyntäminen
- ympäristönsuojelun edistäminen
 - jätehuolto laajassa mielessä, roskaantumisesta jätevesiin
 - vastuiden määrittämistä

Ongelma-alueiksi koetaan:

- tiepolitiikka - joustavammat yhteydet palvelupisteisiin
- kunta on osittain ristiriitaisessa tilanteessa yrittäjiin nähden, on perusteltua suhtautua kriittisesti palvelurakenteen hajautumiseen
- poikkeusluvut, jätevesi ja huoltovelvoitteet mm. aiheuttavat ristiriitaa
- korkeatasoisten palvelualueiden lisääminen ei ole yksiselitteisesti kuntien edun mukaista

Tiedotuksen kehittämiseen on tarvetta, mutta kunnat kantavat huolta maiseman kehittämisestä, jolloin tienvarsimainonta tulisi olla säädeltyä ja suunnitelmallisesti kehitettyä.

Ei ole aina itsestään selvää, että juuri kunta ottaa hoidettavakseen esim. jätehuollon. Hoidosta voi ottaa vastuun joku yrittäjä, mutta kunta voi olla kanavana.

Kuntien intressinä ei ole primäärisesti tasainen verkko levähdysalueita. Kunnat voivat yhtyä siihen, että tietyillä alueilla verkko on tasainen, mutta paikallisesti katsottuna se ei palvele kuntien tarpeita. Kunnat ovat ensisijaisesti kiinnostuneita merkittävien matkailuteiden kehittämisestä.

Yhteistyö kuntien kanssa voisi tapahtua rajatun projektin muodossa, jossa tielaitoksen ja kuntien edustajat keskustelevat kokouksissa politiikasta ja ohjeen laadinnasta.

1.2.4 Käyttäjien näkökulma

Matkailijan näkökulma

Suomalaisten kokemuksia ulkomaisista matkailuteistä ovat mm: (Lähde: Suomen matkailutiet, -92, tielaitos)

- myönteistä opasteet, tiestön kunto, levähdyspaikat, hyvä palvelu ja liikennekulttuuri
- korostettiin hyvän opastuksen ja viitoituksen tärkeyttä, erityisesti ennako-opasteet sekä kaupunkien läpiajo- ja kauko-opasteet
- positiivisena koettu väljät ja hyvällä mielikuvituksella suunnitellut rauhalliset levähdysalueet, joissa jätteen talteenotto ja yöpymismahdollisuus
- palvelujen (esim. pesumahdollisuus huoltoasemilla) saatavuus kaikkina viikonpäivinä ja kellonaikoina positiivista
- yleinen siisteys ja palvelujen kohtuuhinnat positiivista

Matkailuteiden viitoituksella mm. Tanskassa, Saksassa ja Yhdysvalloissa on käytössä ruskea tunnusväri (lähde: Teemaloma, automatkailuprojekti 1989-1993, Loppuraportti, Matkailun Edistämiskeskus).

SUOMEN MATKAILUTIET -92, tiehallitus, teettäjänä on ollut Automatkailuprojekti (TIEL, MEK). Tavoitteena on ollut matkailullisesti vetovoimaisten teiden määrittely. Kaksi matkailumuotoa on määritelty: kohdematkailu ja kiertomatkailu. Suomesta on markkinoitu 15 tieosuutta, esim. Sininen tie, Runon ja Rajan tie.

Tutkimuksen kohderyhmät ovat olleet Autoliitto r.y., SF-Caravan r.y., TIEL-piirit, Suomen Matkailuliiton aluejärjestöt.

Kysymykseen palvelutarpeista on vastattu seuraavasti:

- Autoliitto r.y.
 - viitoitus nähtävyyksiin, opastaulu
 - WC-palvelut
 - jätteen talteenottopaikka, oleskelupaikka
 - erilaiset majoitusmuodot (vrt. ulkomaiset)
 - yöhuoltamot
 - näköalapaikat
- Caravanarit
 - sähköpisteet
 - avarat, rauhalliset levähdyspaikat
 - kemiallisen WC:n tyhjennyspaikat
 - vaunun vedenottopaikat

	Autoliiton jäsenet	SF-Caravanin jäsenet	Em:t yhteensä
palvelumuoto			
viitoitus nähtävyyksiin	17%	18%	17%
WC-palvelut	16%	13%	15%
opastaulu (kartta)	14%	14%	14%
jätteiden talteen otto	11%	14%	12%
kahvio	12%	4%	10%
penkki- ja pöytäryhmä	11%	6%	9%
peseytymispaikka	6%	11%	8%
uimaranta	4%	6%	5%
keittokatos	3%	1%	3%
sähköpiste	2%	8%	3%
kioski	2%	2%	2%
leikkipaikka	1%	2%	1%
muu	1%	1%	1%
yhteensä	100%	100%	100%

Ulkomaisten lomamatkailijoiden kokemuksista on todettu seuraavaa: (MEK A:67 1990)

- suhteellisen tyytyväisiä palveluihin
- ei-vetovoimaisetkin päätiet ovat matkailijoiden käytössä
- matkailuinformaation saanti ennakkosuunnittelua varten hankalaa, se on hajallaan eri paikoissa, koordinoitu eri organisaatioiden matkailupalveluinfo puuttuu ja esitteiden taso on kirjavaa
- levähdysalueiden ruuhkaisuus loma-aikoina ja siisteys koettu ongelmana, viitoitus on riittämättömänä
- palvelujen hintatasoa pidetty kohtuuttomana
- tiestön korjauskohteista on huonosti informoitu johtopäätöksensä todetaan tarvetta koko Suomen matkailutiekartalla ja tietopaketeilla.

Teiden matkailutarjontaselvityksessä on seuraavia huomioita: (Suomen matkailuliitto 1991, Ari Taipale, Kotimaan matkanähtävyydet, WSOY 1986, autoilijoiden tiekartat)

- selvitys ei käsittänyt kaupunkien palveluja, vain 10-30 km tien lähiympäristössä
- vetovoimatekijöiden ja palveluiden tiheys valtateilla on keskimäärin 42 kpl/100 km, joista n. 40 % on levähdysalueita
- kulttuurikohteiden ja levähdysalueiden keskinäinen suhde on tiekohtaisesti eri tavoin painottunut
- kantateilla hajonta on suurempi kuin valtateilla, keskiarvo on vähän alhaisempi

johtopäätöksenä todetaan, että matkailuliikenne ylläpitää tiettyä palvelutiheyttä sielläkin, missä asiakaspohja ja alueellinen ostovoima jäävät alhaiseksi.

”Matkailutien”, ”matkailukäytävän” käsitteen muodostamisesta todetaan seuraavaa:

- kiertomatkailukohteena vetovoimainen, suhteellisen pitkä tiekokonaisuus
 - tien houkuttelevuus perustuu luontoon, kulttuuriin, palveluihin ja monipuolisuuteen
 - valtakunnallinen matkailutie, ”Suomitie”, pohjois-eteläsuunnassa, kolme kokonaisuutta, joiden pohjalta reitti/reitit voisi kehittää
 - ”Suomitiehen” voisi liittyä muitakin matkailuteitä
 - kansainvälinen palvelutaso
 - yksittäiset matkailutiet esim. Kuninkaantie, saaristotie, poikittaiset järvi-alueen tiet, Salpausselän tie.
 - rengastie-idea voisi muodostaa monella kombinaatiolla
- johtopäätös ”Suomen matkailutiet”-raportista on matkailutie-esitys, tien profilointi, esittelyt, esitteet, teeman hyödyntäminen, jatkoyhteydet.





Kuvat 26-32

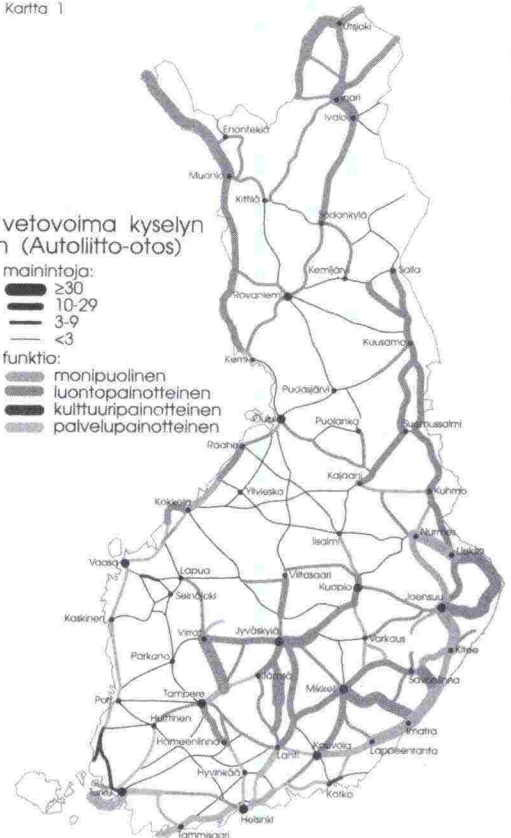
Selvityksessä "Suomen matkailutiet -92"
(Automatkailuprojekti) esitettyjä vetovoimaisia
ja mahdollisia matkailuteitä.

Kartta 1

Teiden vetovoima kyselyn
mukaan (Autoliitto-otos)

mainintoja:
 ≥30
 10-29
 3-9
 <3





funktio:
 monipuolinen
 luontopainotteinen
 kulttuuripainotteinen
 palvelupainotteinen



Kartta 2

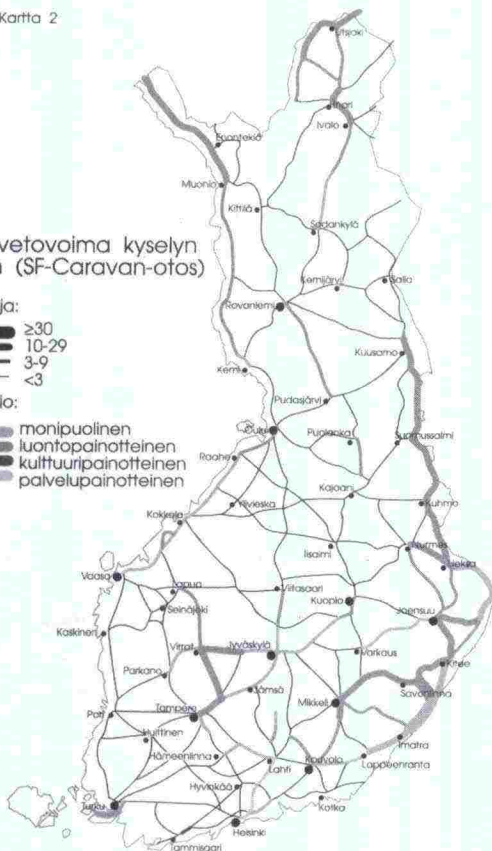
Teiden vetovoima kyselyn
mukaan (SF-Caravan-otos)

mainintoja:

 ≥30
 10-29
 3-9
 <3






funktio:

 monipuolinen
 luontopainotteinen
 kulttuuripainotteinen
 palvelupainotteinen



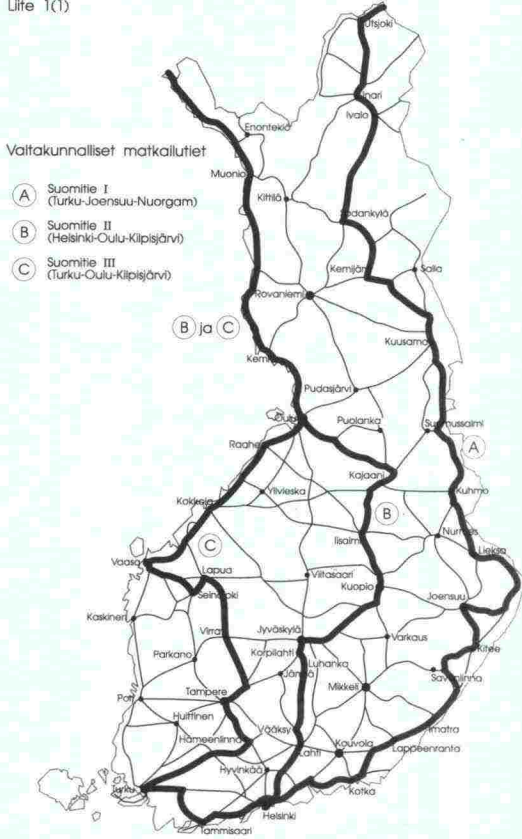
Kartta 3

Suomen matkailuteiden perusverkko
empiirisen tutkimustuloksen mukaan

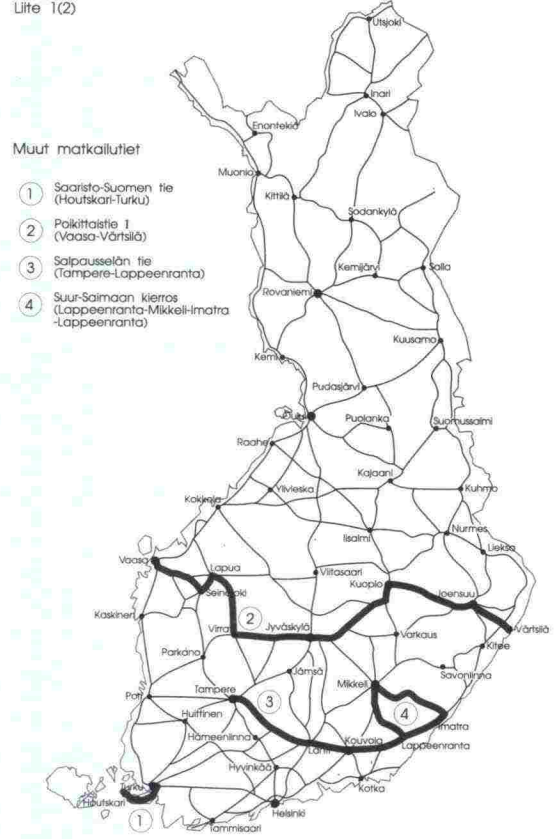
 Valtakunnallinen matkailute (Suomitie) I
 Valtakunnallinen matkailute (Suomitie) II
 Valtakunnallinen matkailute (Suomitie) III
 Valtakunnallisten matkailuteiden II ja III yhteinen osuus
 Muuhun matkailutehen (regionaaliseen matkailutehen) kuuluva tieosuus



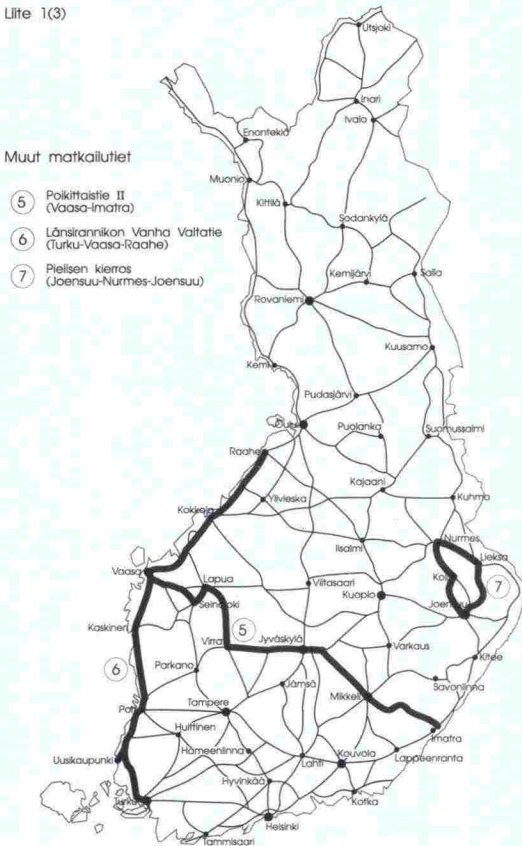
Liite 1(1)



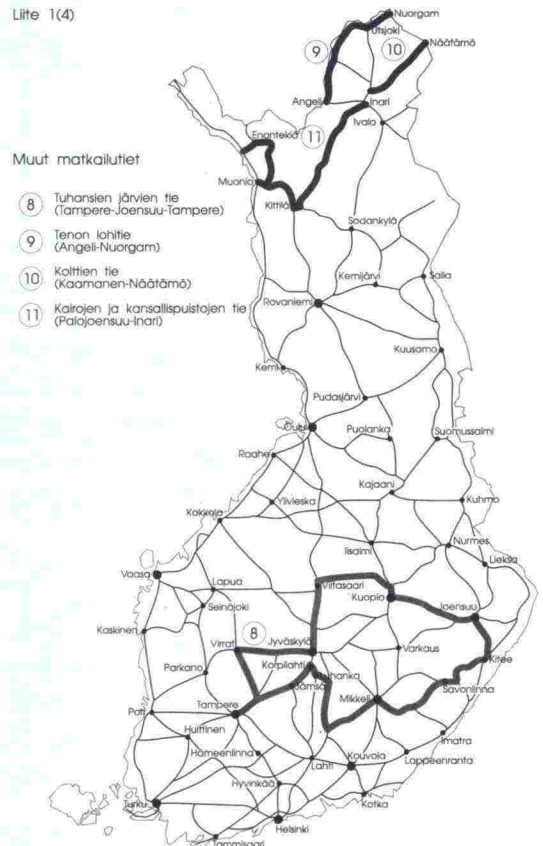
Liite 1(2)



Liite 1(3)



Liite 1(4)



Tienvarsipalvelut raskaan liikenteen kannalta

Tienvarsipalvelujen tarpeen arviointi raskaan liikenteen kannalta perustuu keskusteluihin Suomen Kuorma-autoliiton edustajien kanssa (yhteyshenkilönä logistiikkapäällikkö Markku Maukonen).

Raskaan liikenteen palvelutarpeet ovat erilaiset kuin muun liikenteen. Ammattiautoilija käyttää yleensä samoja reittejä ja samoja palveluja. Palveluita tarvitaan 1-2 tunnin ajomatkan välein (100 - 200 km) eli silloin, kun pakollisen levähtämisen kannalta on tarkoituksenmukaista (4 1/2 tunnin ajoa kohti 45 min. lepotauko). 9 tunnin jälkeinen pakollinen vuorokausilepo 11 tuntia vietetään yleensä kuljetusmatkan päissä eikä tiepalveluja käytetä tähän tarpeeseen. Sitä vastoin pysähtymismahdollisuus tulisi olla n. 20 km:n välein nukahtamisvaaran ja lastin tarkistamisen vuoksi.

Kansainvälisen liikenteen lisääntyminen (esim. E 18) aiheuttaa palvelutarpeita lähinnä terminaaleihin ja satamiin, ei niinkään väylän varrelle (E 18 ajetaan päästä päähän 9 tunnin vuoron puitteissa). Nk. kylmien asemien (D-polttoainejakelu) verkosto on nykyisin riittävä, mutta laajentumispainetta saattaa ilmaantua lähinnä yksittäisten jakeluketjujen verkon epätasaisuuden vuoksi. Kylmien asemien edullisin sijoituspaikka on terminaalien yhteydessä. Ulkomaisen raskaan liikenteen tarpeita ei nähdä suomalaisesta poikkeavaksi.

Levähdysalueuokituksiksi suositellaan neljää luokkaa, P-alue, kaksi perustason levähdysalueuokkaa sekä korkeatasoinen palvelualue. P-alueet tulisi aurata talvisaikaan.

Raskaalle liikenteelle ei ole eroa yksityisen huoltamon tai tielaitoksen levähdysalueen välillä, oleellista on juoheva pääsy, riittävä pysäköintitila ja hyvä kahvi-, ruoka- ja käymäläpalvelu.

Tilajärjestelyissä on tärkeää suuren ajoneuvon mahdollisuus poiketa levähdysalueelle vaarantamatta muuta liikennettä. Sisäänajorampit koetaan nykyisin hyviksi, mutta ulostulorampit ovat isoille ajoneuvoille liian töksähtäviä. Ulosmenorampin tulisi noudattaa samaa geometriaa kuin sisään tulevan. Helppo läpiajettavuus on tärkeää, samoin väljä pysähtymistila muusta toiminnasta erillään. Tielaitoksen mitoitusohjeita pidetään ajanmukaisina.

Palvelujen vetovoima ovat hyvä ruoka ja käymälöiden siisteys. Käymäläpalveluja käytetään muun levähtämisen yhteydessä, valvomattomien levähdysalueiden käymälöitä ei juuri käytetä.

Ympäristöhaittoja ei synny, mutta lähinnä esteettisistä syistä pysäköinti-alue voisi olla erillinen, karkealla murskeella pinnoitettu (öljyläikät).

Opastusta tarvitsevat linjaliikenne ja satunnaiset käyttäjät. Oleellista on opastuksen saaminen lähestyttäessä taajamaa hyvissä ajoin. Tärkeää on sijoittaa opastuspiste siten, että suuri ajoneuvo voi riittävän ajoissa varautua poikkeamaan opastusalueelle. Yhteyden tulee olla helposti ajettava, pysähdys ei saa kestää kauaa. Alueet koetaan nykyisin liian ahtaiksi. Opastus taajaman teollisuusalueille on tärkeää, se voi olla mukana taajaman opaskartassa tai erillisenä karttana. Opastusmerkintöjen tulisi olla yhdenmukaiset. Ohjeeksi voitaisiin laatia mallikartta. Ajo teollisuusalueille tulee viitoittaa hyvissä ajoin ennen erkanemista, jatkuva viitoitus taajamassa on myös tärkeä. Kuntarajat saattavat joskus haitata opastinten tarpeenmukaista sijoitusta. Myös terminaalit, huolintakeskukset ja satamat tulee viitoittaa. Opastuksen kuvasymboliikka koetaan kansainvälisesti hyvin palvelevaksi ilman monikielisiä tekstejä.

“Tien päällä” hyödyllinen tieto lähinnä ilman ja tien lämpötila, kaikki muu ajankohtaisinformaatio tiellä ja palvelupisteissä koetaan ammattiautoilijalle jokseenkin itsestäänselväksi. Informaatio kulkee nykyisin hyvin autosta autoon “lälläreillä”, lyhytaaltopuhelimilla. Ennakkosuunnittelussa tielaitoksen tienparannustöistä kertova kartta on hyödyllinen.

Opastuksessa on tärkeää samankaltaisuus, toistuvuus ja selkeys. Pelkkien tienumeroiden varassa suunnistetaan hyvin, samoin esim. vaarallisten aineiden kuljetuksen pienikokoinen opasmerkki palvelee hyvin, koska se tunnistetaan selkeästi. Huoltamoiden nimet ja ennako-opastus seuraavaan palvelupisteeseen ovat tarpeen. Ammattiautoilijoilla on usein tietyn jakeluketjun luottokortti, jolloin on tarpeen arvioida välimatkoja opastuksen avulla.

Levähdys- ja palvelualueet voitaisiin merkitä palvelun tasoa kuvaavilla tähdillä, jotka kansainvälinen matkaaja hyvin ymmärtää (vrt. hotellien pisteytys).

Puutavaran kuljetusta on Suomen kaikilla teillä, eniten pohjoisessa, vähiten Uudellamaalla. Puutavarankuljetusta varten tarvitaan kuormaus- ja koneidensäilytyspaikkoja. Levähdysalueilla toiminta koetaan ongelmalliseksi. Toimintaohjeissa määritellään puutavaran sijoittamiseen ja roskaamiseen sekä aikarajoituksiin (ei matkailu-aikaan) liittyviä määräytyksiä, joista kussakin piirissä tulisi tarkemmin sopia. Maisemallisesti merkittävillä paikoille ei puutavaraa varastoida.

Toimintatavoista on metsäteollisuuden ja tielaitoksen välisiä ohjeita. Eri-tyisesti ohjeissa korostetaan yhteistyön merkitystä. Yhteistyö tulisi organisoida läänintasolla ja paikallistasolla pysyväksi toimintamuodoksi (esim. Puutavaran autokuljetus, Metsätehon opas, Metsäteollisuus).

1.2.5 Kunnossapito

Vaikka levähdysalueiden kunnossapito on ilmiselvästi eniten alueiden viihtyisyyteen ja toimivuuteen vaikuttavia tekijä, ei se silti noussut erityisesti puheenaiheeksi selvitystä laadittaessa. Alueiden kunnossapityyteen tuntuu vaikuttavan kulloisenkin tiepiirin toimintatapa, väylän käyttäjämäärä ja laatu sekä alueen sisäinen järjestely.

Tiepiireissä kunnossapidosta vastaavat tiemestaripiirit. Selvä ristiriita on nähtävissä tänä päivänä siinä, että levähdysalueiden palveluja on kehitetty asetettujen tasotavoitteiden mukaisesti, mutta käytännössä ei varusteita ja toimintoja ole voitu pitää kunnossa resurssien vähäisyyden vuoksi. Tämä näkyy korostetusti käymälöiden kunnossapidossa: valvomattomat käymälät ovat lähes poikkeuksetta ilkeivallan kohteena tai ainakin niissä on huomattavia hajuhaittoja. Useat piirit ovatkin poistaneet tai poistamassa valvomattomia käymälöitä ja perustavat käymälätarjonnan vain yrittäjien ylläpitämiin palveluihin. Muutamat piirit ovat päättäneet kuitenkin vielä yrittää valvottomien käymäläpalvelujen tarjoamista kokeilemalla korkealaatuisia, vedellä ja lämmöllä varustettuja käymälöitä.

Tiemestaripiirien resurssien vähäisyys huolehtia kunnossapidosta näkyy myös muun varustelun karsimisessa. Tästä johtuen on nähtävissä kehittämissuuntaus, jossa valvomattomat P-alueet karsitaan kaikesta varustuksesta ja palvelut keskitetään valvottujen, yrittäjien ylläpitämien palvelualueiden yhteyteen. Poikkeuksena on esim. Vaasan tiepiiri, jossa maisemanhoidonvalvoja ja puutarhuri työparina ovat luoneet tiemestaripiirien levähdysalueiden hoidon ja kunnossapidon koulutusohjelman. Tällä tavoin taito ja motivaatio levähdysalueiden kunnossapidossa on noussut ja käytännön toiminta sujuu hyvin. Toinen suuntaus on kunnossapidon siirtäminen tielaitokselta yrittäjille ja kunnille. Johtopäätöksenä voi todeta, että resurssien vähäisyys ei sinänsä ole este löytää toimivia kunnossapitotapoja, kunhan löydetään positiivinen asenne asioiden hoitamiseksi.



Kuva 33 Vaasan tiepiirin levähdysalueella osuvat tupakantumpitkin tuhkakuppiin.

Viimeaikoina on ryhdytty järjestämään huoltamoiden ylläpitämänä ongelmajätteiden keräystä palvelualueilla. Tähänastisista kokeiluista on positiivisia kokemuksia. Joissakin paikoin on nähtävissä jätteiden ruuhkautumista. Ekopisteet ovat lähinnä yhden huoltamoketjun ylläpitämiä.

Levähdysalueiden kunnossapysyvyyteen vaikuttaa myös käyttäjien määrä ja käyttäytyminen. Etelän vilkasliikenteisillä läpikulkuväylillä, missä käyttäjinä ovat maksullisia palveluja kaihtavat autoilijat, kuormittuvat valvomattomat alueet herkästi. Erityisesti roskaantuminen on tällöin kunnossapidon haittana. Toisaalta matkailupainotteisten väylien levähdysalueilla arvostetaan kunnossapysyvyyttä ja kauniita maisemia.

Levähdysalueiden sisäisellä järjestyksellä näyttäisi olevan myös merkitystä alueen kunnossapysyvyyteen. Oleskelualueen keskittäminen erikseen pysäköintialueesta ja oheistoimintojen, esim. uimarannan kytkeytyminen levähdysalueeseen vaikuttaa luovan tiettyä sosiaalista kontrollia ja sidonnaisuutta, jolloin varusteita arvostetaan enemmän. Toisaalta paikallisen nuorison oleskelu alueella saattaa synnyttää ilkeävaltaa. Alueen valvonta vaikuttaa merkittävästi kunnossapysyvyyteen.



Kuva 34 Ongelmajätepisteet ovat suosittuja.

1.2.6 Omaleimaisuus

Levähdysalueiden omaleimaisuus nousi selvitystä laadittaessa jokseenkin vähän esille. Omaleimaisuutta kyllä pidettiin arvossa ja tavoiteltavan arvoisena, mutta tiepiireissä ei erityisemmin oltu etsitty omaleimaisen toiminnan, maiseman tai julkiskuvan piirteitä. Omaleimaisuuden näkyvin piirre on kaunis maisema. Maisema on yleensä hyödynnetty näkymänä levähdysalueelta, mutta myös virkistyskäytön laajentamista lähimaisemaan on toteutettu. Tällöin lähiympäristöön on sijoitettu myös kuntalaisten käyttöön soveltuvia toimintoja. Tällaisten levähdykseen tarkoitettujen pienten eräretkien tarjonnassa on selvästi ongelmana jatkuvan kunnossapidon puute sekä puutteellinen ja mielenkiinnoton opastus, jonka houkuttelevana esimerkiksi ulkomainen matkailija osaisi hakea virkistystä suomalaisluonnosta.

Toinen omaleimaisuuden piirre on paikallisten materiaalien ja tuotantotapojen hyödyntäminen levähdysalueiden varustamisessa. Esimerkkinä on vaikkapa Vaasan tiepiirin liuskelaattapinnoitteiset, paikallisen hirsiveistämön valmistamat oleskeluvarusteet ja -paikat. Myös tienrakentamisen historiasta on otettu aiheita varustukseen, esimerkiksi vanhojen kivisten kilometripylväiden käyttö. Omaleimaisuutta on joissakin kohteissa näyttävien taiteiden muodossa.

Omaleimaisuutta esiintyy myös opastamisen muodoissa, paikkakunnan esittelyssä tai yrittäjän tavassa korostaa julkiskuvaansa.



Kuva 35 Karansalmen levähdysalueen omaleimaiset luonnonkivikalusteet

1.3 Kehittämistarpeet

1.3.1 Tarpeet tielaitoksen ja yrittäjien kannalta

Yhteenvedo selvitysryhmän tavoiteseminaarin keskusteluista

Kartoitusvaiheen jälkeen pidettiin sidosryhmien edustajista koottu tavoiteseminaari, jossa keskusteltiin kootun materiaalin pohjalta eri näkökulmista ja asetettiin tavoitteita jatkotyöstämisen ja ohjeiden laadinnan pohjaksi.

Tärkeimpiä johtopäätöksiä olivat:

- laitostasolla tulee laatia levähdysaluepolitiikka, jota tiepiirit soveltavat
- valtakunnan politiikassa on huomioitava alueellisia eroja
- tiepiirien on suositeltavaa laatia kehittämissuunnitelmat, mikäli aiemmat ovat vanhentuneita tai tiepiirin hallintoalue on muuttunut
- yhteistyökumppaneita ja lausunnonantajia ovat mm. kunnat, maakuntien liitot, palvelujen tarjoajat
- tulee pohtia, miten levähdysalueiden ylläpito tulee motivoitua tielaitoksen tilaaja - tuottaja kuviossa
- levähdysalueet tulisi luetteloida tierekisteriin
- palvelualueverkoston periaatteiden tulee lähteä käyttäjien tarpeista, ei verkon tasaisuudesta
- palvelutasoluokitus tulee uusia. Nykyinen luokitus on liian vaativa perustasolla. On harkittava neljää luokkaa ja ehkä lisäksi K-alueita (kuormausalue) muusta käytöstä poistettaville alueille
- suositeltavaa on pyrkiä luomaan palvelutasoltaan nykyajan kievariverkosto
- matkailureittien kehittymistä on suositeltavaa tukea, yhteistyökumppaneina voivat olla esim. seutuliitot. Markkinointi täytyy olla hallinnassa.
- palvelutasotarkastelu tulee tehdä pääteillä ja matkailureiteillä yli piirirajojen
- kunnossapidon resurssit oltava balanssissa palvelujen suhteen - vain kunnossapidettavia palveluja voidaan ylläpitää
- yhteistyösopimusten valvonta on tärkeää. Tiemestariyhteisöjen tulee olla motivoituneita sopimusten valvontaan. Yrittäjällä voi olla aliurakoitsija, jonka sopimusta myös tulee valvoa
- levähdysalueverkoston tulee antaa ilmaiset, ympärivuorokautiset oleskelu- ja käymäläpalvelut
- yöpymistä levähdysalueilla ei sallita, houkuttelevia palveluja tulee järjestää harkiten
- yhteistyökumppanin valinnassa on tasapuolisuusongelma - kriteerinä voidaan pitää esim. liikenteellistä solmukohtaa, sopivaa yrittäjää, riittävää tilaa - tämä karsii valintamahdollisuudet vähiin
- liikennetekninen mitoitus ohjeistettava - miten pääsee takaisin tielle
- jätehuoltoa säätelee uusi jätehuoltolaki, kuntien velvoitteet, ekopisteiden tarve
- pitkän reitin imagoa on suositeltavaa kehittää kokonaisuutena

- saneerausohje on myös tarpeen
- kunnossapito-ohjeita voidaan kehittää, käyttää hyödyksi hyviä kokemuksia
- peruskalustusohje voi olla hyödyllinen
- esimerkeillä voidaan auttaa etsimään omaleimaisuutta
- lapsille paikalliset ratkaisut, ei kotipihavarustusta
- ammattitaitoa maiseman hyödyntämiseen on suositeltavaa käyttää
- myös esteettistä ammattitaitoa on saatavissa

Tielaitoksen ja yrittäjien yhteistoimintaohje

Tielaitoksen ja yrittäjien yhteistoiminnan edellytyksiä on parannettu v. -94 ohjeella tienvarsi-alueiden luovuttamisesta yrittäjien käyttöön. Tämä mahdollistaa lupamenettelyn sijasta sopimus- ja ilmoitusmenettelyn. Uudella ohjeella on tavoitteena parantaa tielaitoksen ja yrittäjien välistä yhteistyötä. Myös eri piirien alueelle ulottuvien tiekohtaisten suunnitelmien laadinta on mahdollista. Tielaitos voi pystyttää mainostauluja, johon kunnat ja yksityiset korvausta vastaan voivat sijoittaa mainoksiaan. Ohjeessa korostetaan toiminnan avoimuutta. Vastike voi olla kiinteä osuus liikevaihdosta tai kunnossapitovelvoite. Paikallisia tuotteita kauppaava tilapäinen myyntitoiminta on ohjeen mukaan myös mahdollista. Ohjeessa määritellään sallittavat myyntipaikan opasteet. Ne ovat valkopohjaisia.

Huoltamopalvelujen ylläpitäjän näkökulma

Öljyalan Keskusliitto selvitti tammikuussa 1995 kansalaisten mielipiteitä öljyalasta, jossa todettiin, että n. 70 % suomalaisista haluaa jotain palvelua huoltoasemalta.

Öljyalan Keskusliitto haluaa parantaa huoltoasemien viitoitusta seuraavasti (lähde: johtaja Jarmo Nupponen, Öljyalan Keskusliitto, tienvarsi- ja huoltoasemien eurokuntoon-seminaari maalisk. 1995):

”Palvelukohteiden viitoitusohjeiden pikatarkistuksessa on jo otettu huomioon muutama öljyalan keskeinen toive. Valmisteilla olevan ohjelunon mukaan huoltoasemamerkin (722) yhteydessä **esitetään** (ent. voidaan esittää) öljy-yhtiön nimi, jos huoltoasema on kohteen päätoiminto. Samoin seuraava huoltoasema ja matka sille voidaan esittää alueellisen opastussuunnitelman mukaisesti, ilman aiempaa yli 50 kilometrin etäisyysvaatimusta. Päätien ulkopuolella risteävällä tiellä oleva, mutta tietä palveleva huoltoasema voidaan myös opastaa.

Jatkokeskusteluja tulee öljyalan mielestä käydä vielä muutamasta asiasta: öljy-yhtiön nimen käytön lisäksi tulisi selvittää mahdollisuus käyttää yhtiön tunnusta (logoa). Miten opastetaan miehittämättömät asemat, joiden määrä kuitenkin koko ajan lisääntyy? Miten huoltoaseman hintatiedot tulisi opastuksen yhteydessä esittää? Edelleen öljyala toivoo nykyistä joustavampia määräyksiä varsinaista myyntipaikkakilpeä koskien.”

Huoltoasemilla pakkausjätteiden hävittäminen luo tarvetta kiinnostua osallistumisesta jätehuollon järjestämiseen ja kierrätyksen organisointiin.

Huoltoasemilla on liikennemyymälän rooli muuttunut viime aikoina, päivittäistavaroiden perusvalikoima, elintarvikkeet ja vapaa-ajan tuotteet ovat nousseet tärkeiksi. Usein ne toimivat lähikaupan roolissa. Lisäksi lapset tarvitsevat erityistä huomiota ja palveluja.

Ekopisteet huoltoasemilla ovat olleet koekäytössä. Ne ovat osa Ympäristöä säästävän matkailun edistämisen- ja kehittämisprojektia. Tulokset ovat positiivisia.

1.3.2 Tarpeet kuntien kannalta

Kuntien tarpeisiin ei tässä selvityksessä ole saatu vastausta. Kunnan ovat perinteisesti olleet kohtalaisen vähän mukana tiepalvelujen kehittämisessä eikä kunnilla ole keskitettyä vastuorganisaatiota, joka olisi valmistautunut osallistumaan tiepalvelujen kehittämisen kysymyksiin, joten kuntien tarpeiden kartoitus ja halukkuus ja mielenkiinto osallistua konkreettisiin kehittämistoimiin edellyttää syvällisempää selvitys- ja yhteistyötä. Toisaalta tielaitoksen mielenkiinto parantaa ja monipuolistaa yhteistyötä ja halukkuus neuvotella ylläpitovastuista antaa perustaa yhteistoiminnan kehittämiselle. Yhteistyössä kuntien kanssa voidaan selvittää ja kehittää myös yrittäjien mahdollisuuksia ottaa vastuuta tiepalvelujen tarjonnasta ja ylläpidosta.

Kuntien esittäytymistä ja palvelujen tarjoamista levähdysalueilla voidaan huomattavasti kehittää. EU-standardien mukainen, nykyistä parempi kuntaopastus voidaan rakentaa vaikka ensin jollekin matkailureitille ja vähitellen laajemmin eri väylille. Kuntien mukanaolo korkeatasoisissa palvelualueissa matkailumainonnan, kuntainformaation ja kaupallisen mainonnan muodossa on varmasti molempien osapuolien intressissä. Erilaisten yhteistyömuotojen edellytyksenä on molemminpuolinen hyöty.



Kuva 36 Heinola mainostaa itseään kauniina kesäkaupunkina

1.3.3 Tarpeet käyttäjien kannalta

Käyttäjien tarpeita on selvitetty perusteellisesti tielaitoksen ja Matkailunedistämiskeskuksen toimesta. Selvitysten perusteella voitaisiin edetä toimenpiteiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Toimenpidetarpeita on listattu useita, aina pienistä sähköpistetarpeista mittaviin matkailuteiden kehittämiskysymyksiin. Oleellista käyttäjien kannalta on todeta johtopäätöksenä selviksille, että eri käyttäjäryhmät tarvitsevat erilaisia palveluja erilaisten reittien varrelle. Eniten palvelujen puutteesta kärsivät ammattiautoilijat ja matkailijat. Palvelujen tulisi olla tiettyjen ryhmien käyttämien pitkien reittien varrella laatutasoltaan ja kattavuudeltaan yhtenäisiä. Ulkolaiset käyttäjät tulisi huomioida entistä enemmän, informaatiomateriaalin tulee olla monipuolista, myös ennakkosuunnittelua helpottavaa. Myös eri kykyiset matkailijat tulee huomioida entistä paremmin. Maksutonta peruspalvelua tulee olla tarjolla eurooppalaisen mittapuun mukaisesti.



Kuva 37

Eläkeläisryhmät ovat tulevaisuudessa merkittävä matkailijaryhmä. Mahdollisuus omatoimiseen maksuttomaan levähtämiseen on heille tärkeää

2. Johtopäätökset nykytilan selvityksestä

2.1 Yleistä

Yleisenä huomiona nykytilanteen selvityksestä voidaan todeta, että tielaitoksen muuttuva toimintapolitiikka ja yhteistoiminnan kehittämisen tarve asettavat uusia haasteita tiepalvelujen kehittämiseksi. Toisaalta selvitysmateriaalista käy ilmi, että piirien lähinnä vuosikymmenen vaihteessa laaditut tiepalvelujen kehittämiselvitykset eivät enää vastaa tämän päivän käytännön tarpeita.

Johtopäätöksenä selvityksestä voi esittää muutamia kysymyksiä keskustelunaiheiksi:

- Onko syytä tarkistaa levähdysalueuokituksen tasonmäärittelyjä ottaen huomioon käytännön kokemukset niiden ylläpitovaikeudesta?
- Millä tavoin tiepalvelujen EU-standardeja mahdollisesti tulisi soveltaa pääväylillä?
- Tulisiko tiepalveluja kehittää tietyillä reittikokonaisuuksilla tiepiirien yhteistyönä?
- Millä tavoin yhteistoimintaa tielaitoksen, kuntien ja yrittäjien välillä voitaisiin kehittää?

Piirien kannanotoista käy ilmi, että palvelujen ylläpito-ongelmat johtuvat ennen kaikkea valvonnan puutteesta. Useat piirit ovat jo karsimassa valvottomien alueiden varustelua ja keskittämässä palveluja vain valvotuille alueille. Tästä suuntauksesta on poikkeuksena toimintatapa, jossa panostetaan koulutuksen ja motivoinnin muodossa valvottomien alueiden kunnossapitoon. Erityisenä kunnossapidon ongelmana on koettu käymälät. Useat piirit etsivät jatkuvasti käymälätyyppiä, joka pysyisi kunnossa myös valvottomilla alueilla, mutta odotukset onnistumisesta ovat epäileviä. Piireissä tiedostetaan selkeästi, että on järkevää tarjota vain kunnossapysyviä palveluja.

Selkeänä johtopäätöksenä voi todeta, että palveluverkoston tasaisuutta ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Piireissä nähdään mielekkäämpänä tarkastella palvelujen tarjonnan tarvetta käyttäjälähtöisesti, jolloin eri käyttäjäryhmille tulisi tarjota juuri heille tarpeellisia palveluja sopivin välimatkoin. EU-standardien mukainen palvelujen tarjonta pääväylillä koetaan kohtuuttoman korkeatasoiseksi. Kaivataan myös tulkintaa, mitä väyliä standardien tulisi koskea.

Yhtenä johtopäätöksenä selvityksestä ilmenee tarve muodostaa reittikokonaisuuksia, jotka palvelevat tietyntyyppisiä käyttäjiä. Erityisesti on havaittavissa kehittämishalukkuutta matkailureittien palvelutason korottamiseksi. Mielenkiintoa kehittämiseen ilmenee Matkailun edistämiskeskuksen ja matkailuyrittäjien sekä myös kuntien taholta. Matkailureitit sijoittuvat eri piirien alueelle, ja kehittämisessä onkin oleellista yhteistyön kehittäminen yli piirirajojen. Tielaitoksen, kuntien ja yrittäjien yhteistoiminnan tarve todetaan ensiarvoisen tärkeäksi. Uusia, kannattavia ja kunnossapysyviä toimintamalleja kaivataan. Selvityksestä käy ilmi, että piirien yhteistoimintatapojen kehittämiseksi olisi hyödyllistä käynnistää yhteistyömahdollisuuksien selvittäminen laitostasolla.

2.2 Palveluverkoston ja luokituksen parantaminen

Palvelualueiden nykyinen luokitus ei ole toteutunut käytännössä. Päinvastoin, alimman palvelutason levähdysalueiden varustelua ollaan karsimassa ja jopa poistamassa näitä alueita levähdysalueverkostosta useissa piireissä. Pyrkimyksenä on keskittää palveluja valvotuille alueille. Kynnyskysymyksenä valvomattomilla alueilla on käymälä. Hyvin toimivaa, kunnossapysyvää ja miellyttävää valvomatonta käymälätyyppejä ei ole vielä löydetty. Muutamit tiepiirit aikovat vielä kokeilla uusia käymälätyyppejä, joista saataen kokemuksia lähivuosina.

Levähdysalueuudistuksen kehittäminen siten, että se käytännössä vastaa EU-standardeja voi osoittautua ongelmalliseksi. EU-standardeissa verkosto on määritelty tasaiseksi ja varustelu korkeatasoiseksi. Tämä koskee moottoriväyliä. Suomen kaltaisessa maassa, missä välimatkat ovat pitkiä, etenkin Pohjois-Suomessa, ja käyttäjämäärät eivät välttämättä yksin ole perustana palvelujen tarpeelle, voi olla tarkoituksenmukaista etsiä käytännölläheisiä sovelluksia luokitusperiaatteille. Kansainvälisiä standardeja voidaan pyrkiä noudattamaan Etelä-Suomen vilkasliikenteisillä väylillä.

Selvityksessä todetaan, että palveluverkoston tasaisuus ei ole järkevä kriteeri levähdysalueiden sijoittamiselle. Verkoston tulee palvella käyttäjiä. Suunnittelussa tulee huomioida väylän luonne ja käyttäjien tarpeet yksilöllisesti. Palveluverkoston muotoutumisessa on suositeltavaa kehittää yhteistoimintaa kuntien ja yrittäjien kanssa, jotta palvelut voitaisiin jatkuvasti hoitaa mahdollisimman toimivina. Verkoston ylläpito on tärkeimpiä suunniteltavia näkökohtia, jotta ei toteutettaisi palveluja, jotka jostain syystä osoittautuvat myöhemmin elinkelvottomiksi.

Selvitys osoittaa, että tienvarsipalvelujen parantaminen on tarpeen. Levähdysaluepolitiikka ja toiminnan organisointi tulee tapahtua laitostason johdolla. Selvityksen perusteella tiepiirit kokevat positiiviseksi ohjeet, suositukset ja hyvät esimerkit, joita omassa kehittämistyössä voi hyödyntää.

2.2.1 Toiminnot

Levähdysaluepolitiikan mukaisin periaattein määritellään perustoiminnot erityyppisillä alueilla. Toimintojen kehittämisessä huomioidaan eri käyttäjäryhmät ja erityyppisten ajoneuvojen huoltotarpeet. Suositeltavaa on antaa informaatiota siitä, missä lähin palvelupiste sijaitsee, mikäli palvelua ei ole saatavilla kyseisellä alueella. Tämä periaate on tärkeä etenkin käymäläpalvelujen suhteen. Toimintojen suhteen on suositeltavaa etsiä käytännössä hyvin toimivia menettelytapoja yrittäjien kanssa. Ohjeissa voidaan määritellä suositeltavat toiminnot ja erilaiset mahdollisuudet niiden järjestämiseksi.

Toiminnoista tärkeimmät yhteistoiminnan kehittämisen ja ohjeistuksen kohteet ovat jätehuoltojärjestelmä ongelmajätteen keräysperiaatteineen, puutavarankäsittelyn toimintaohjeet, käymälöiden yllä- ja kunnossapidon periaatteet, kuntaopastuksen ja kaupallisen informaation järjestämisen periaatteet.

Toimintojen kehittämisessä on suositeltavaa käydä läpi myös ekologisesti kriittiset toimintamuodot ja antaa ohjeet ekologisen kestävyysnäkökohdista (esim. maaperän ja pohjaveden sekä vesistöjen saastuttamisen riskit).

Perustoimintojen ohella on syytä tarkastella myös mahdollisia oheistoimintoja yhdessä sidosryhmien edustajien kanssa. Oheistoimintoja voivat olla kuntien ja yksityisten matkailutarjontaan liittyvät palvelut sekä maalaistoriityppinen, tietyin reunaehdoin muodostuva pienyritteliäisyys.

2.2.2. Mitoitus, sijoitus

Toimintojen mitoitusperiaatteista voidaan antaa perusmitoituksen ohjeita sekä esimerkkejä hyvistä alueiden kokonaisjärjestelyistä erityyppisillä väylillä ja erilaisten käyttäjien tarpeisiin. Liikennetekniset mitoitusohjeet ovat tarpeen erityisesti liittymien ja ajoneuvojen tilatarpeiden ja edullisen sijoittelun suhteen. Toimintojen sijoituksesta erilaisiin maisematilanteisiin voidaan antaa suosituksia.

2.2.3 Varustelu

Varustelun suhteen kehitetään ohjeita ja suosituksia vaadittavien perusominaisuuksien suhteen. Tällöin kunnossapidon ja ilkvallan kriteerit ovat oleellisia. Varustelusta voidaan antaa myös mallisuosituksia sekä esimerkkejä omintakeisista, paikallista omaleimaisuutta korostavista sovelluksista.

Varusteita ja kalusteita, joista annetaan ohjeita suosituksia, ovat

- oleskeluvarustus
- jätehuoltovarustus
- tekninen palveluvarustus
- käymälävarustus
- oheistoimintojen varustus

Varusteiden ja kalusteiden huollosta ja kunnossapidosta annetaan yleisiä ohjeita ja kuvataan onnistuneita toimintatapoja.

2.2.4 Informaatio

Levähdysalueiden toimivuus edellyttää monenlaista informaatiota. Osa siitä liittyy tieopastukseen ja liikenteenohjaukseen, osa keskittyy itse alueelle ja oheisinformaatiota on monessa muodossa julkaisuissa, esitteissä ja tiedotusvälineissä.

Selvityksen perusteella suositellaan levähdysalueiden opastusta parannettavaksi. Harkittavaksi tulee palvelualueiden nimeäminen ennakko-opasteissa sekä seuraavien palvelualueiden informoiminen. WC-palveluiden kattava viitoitus on suotavaa.

Levähdysalueilla on suurin puute hyvästä kuntainformaatiosta. Kuntainformaation ja kaupallisen tiedottamisen yhteensovittamista ja opastuksen ylläpitomenettelyä voidaan kehittää. Levähdysalueilla on myös puutetta itse alueen palvelujen opastuksesta. Opastuksella voidaan merkittävästi parantaa levähdysalueiden ja paikkakunnan julkiskuvaa.

Oma ryhmänsä on tieinformaation tarjonta levähdys- ja palvelualueilla. Tieinformaatio liittyy muun liikennöintiin liittyvän informaation kehittämiseen ja sivuaa levähdysalueohjeistusta lähinnä sijoittelutarpeen näkökulmasta.

Ohjeissa on syytä pohtia myös yrittäjien informaation ja mainonnan mahdollisuuksia ja rajoituksia.

2.2.5 Omaleimaisuus

Selvityksen perusteella voidaan todeta, että omaleimaisuutta levähdysalueiden suunnittelussa on huomioitu jokseenkin vähän. Mielenkiintoa omaleimaisuuden lisäämiseen on olemassa. Omaleimaisuudessa nähdään hyötyä myös kunnossapidon kannalta sekä ylläpitävän organisaation sitoutuessa paremmin "omiin" toteutuksiin että käyttäjien suhteen levähdysalueiden parempana arvostuksena.

Omaleimaisuuteen voidaan ohjata osoittamalla erilaisia mahdollisuuksia ja innostamalla esimerkkien avulla kehittelyihin ja kokeiluihin. Omaleimaisuudesta voidaan antaa suosituksia ja esimerkkejä koskien levähdysalueiden sijoittamista kauniille maisemapaikoille, maiseman ominaisuuksien hyödyntämisestä suunnittelun keinoin, varustuksen ja kalustuksen tyylistä ja sijoittamisesta, erilaisten toimintamallien kehittämisestä sekä taiteen mahdollisuuksista.



Kuva 38 Tieinformaatio kehittyy jatkuvasti.



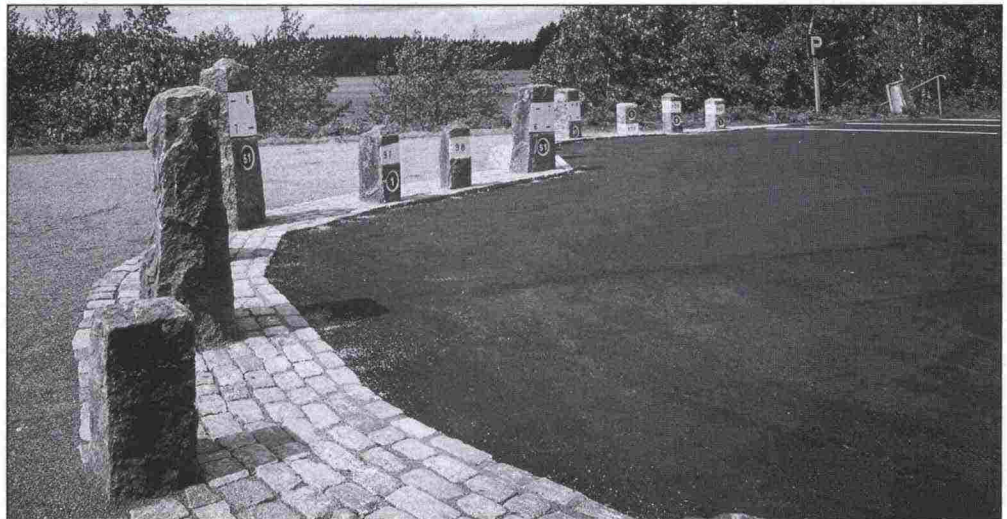
Kuva 39 Lapin piirin omaleimaista kalustusta.

3. Esimerkkiaineisto

Myllylampi



Kuva 40 Istutukset jäsentävät pysäköintiä.

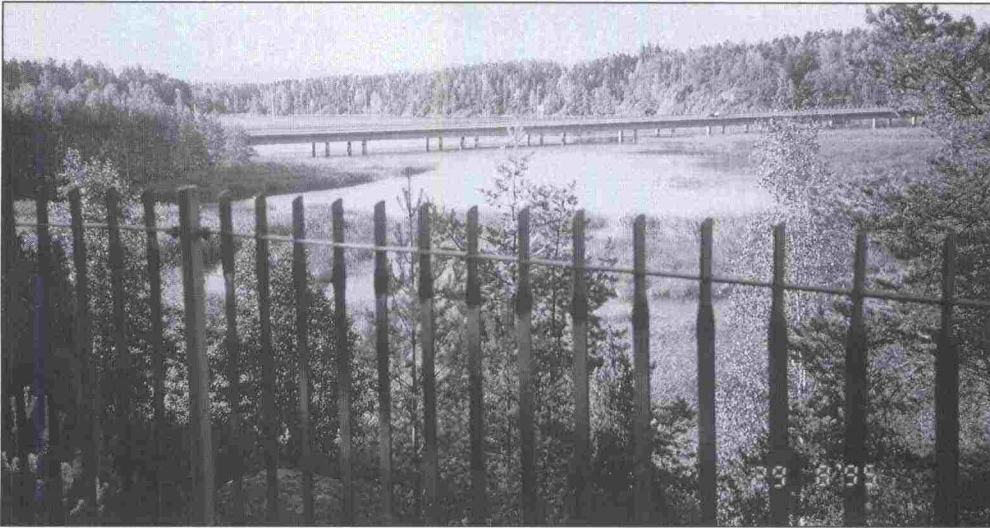


Kuva 41 Vanhat kilometripylväät ovat saaneet uusiokäytön.



Kuva 42 Taivalkosken tyyppikalusteet ovat vahvatekoisia.

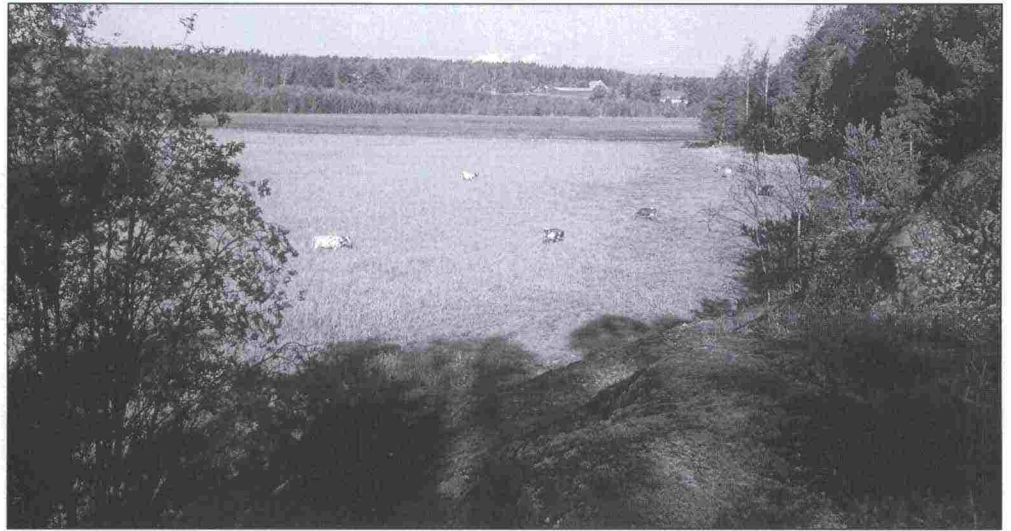
Sipoonlahti



Kuva 43



Kuva 44 Maiseman muovaama oleskelupaikka



Kuva 45 Näkymänä kulttuurimaisemaa

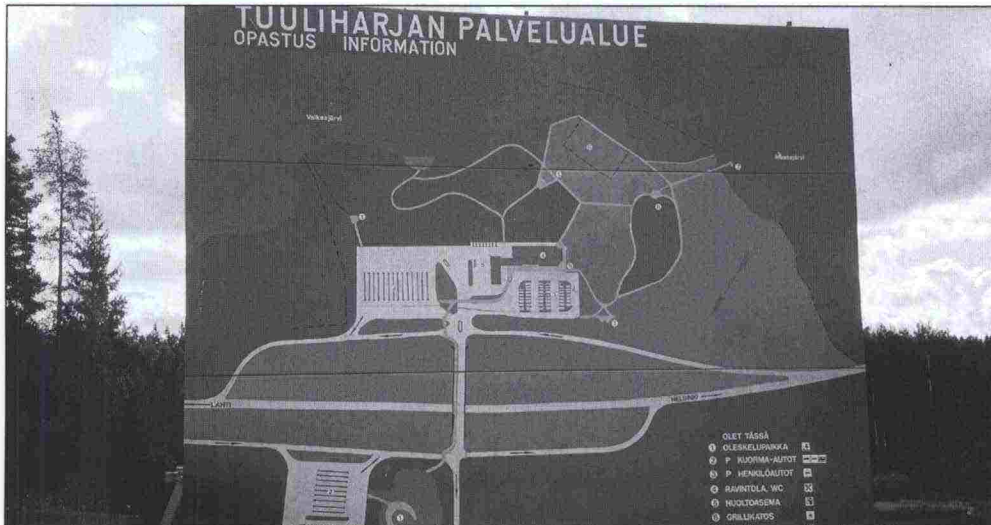


Kuva 46 Näköalapaikan kalusteet on paikalla valmistettu. Vanhat silta-
pylväät ovat saaneet uuden käytön.



Kuva 47 Caravaanareiden eväspaikka on pysäköintialueen kupeessa.

Tuuliharja



Kuva 48 Tuuliharjan palvelualueella on monenlaisia toimintoja.



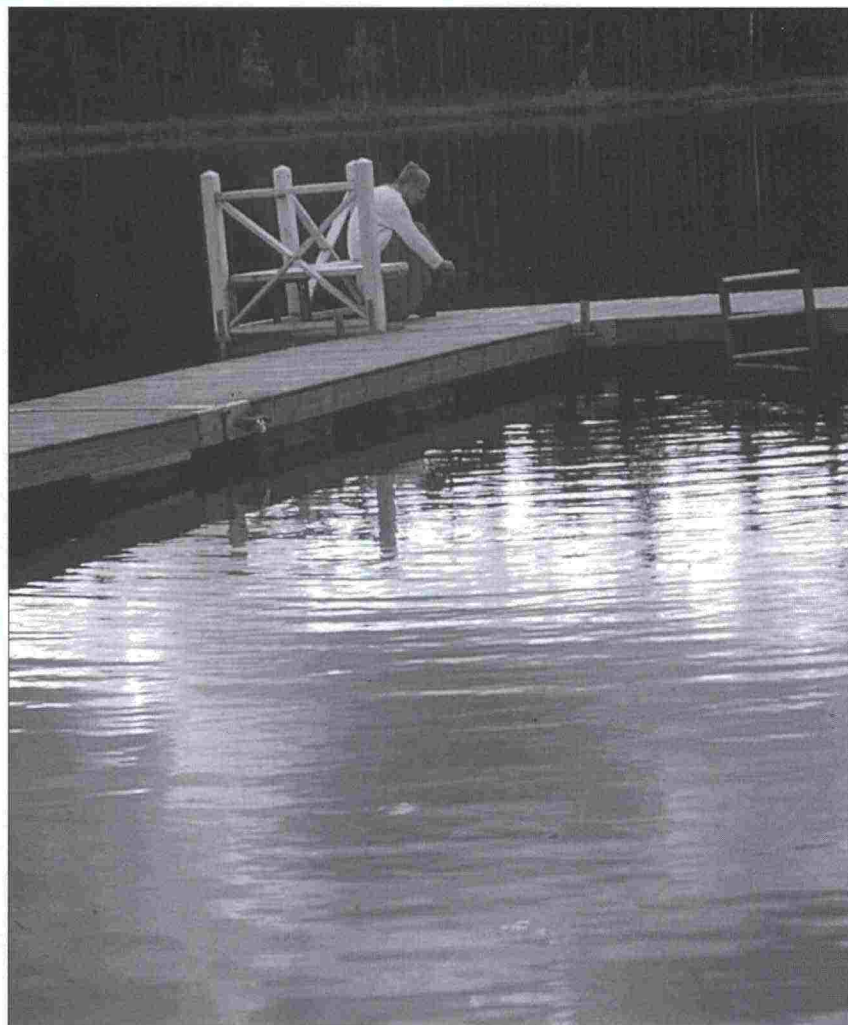
Kuva 49 Tuuliharjan palvelualueetta symbolisoiva hevosveistos.



Kuva 50 Hiekkalaatikko ei välttämättä ole suosittu leikkipaikka levähdys-
alueilla.



Kuva 51 Tuuliharjan erämaapolulta avautuu hienoja näkymiä.

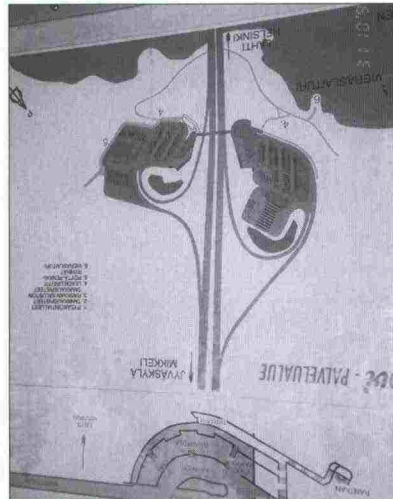


Kuva 52 Uimaranta on myös paikallisten asukkaiden käytössä.

Heinolan Tähti



Kuva 53 Komea iltarusko ilahduttaa kulkijaa.



Kuva 54 Palvelualue on laaja kokonaisuus



Kuva 55 Rantaan pääsee käyskentelemään veden partaalle.

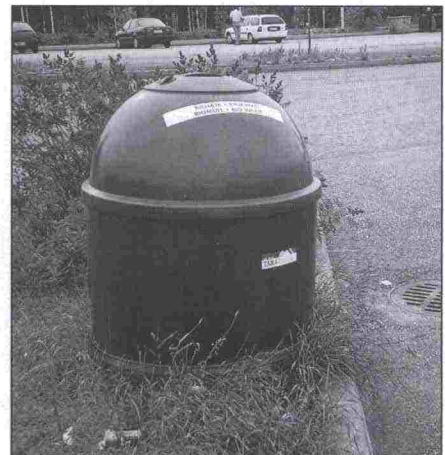
Keimola



Kuva 56 Levähdysalue sijaitsee liian kaukana palvelurakennuksesta. Levähdysaluetta ollaan purkamassa



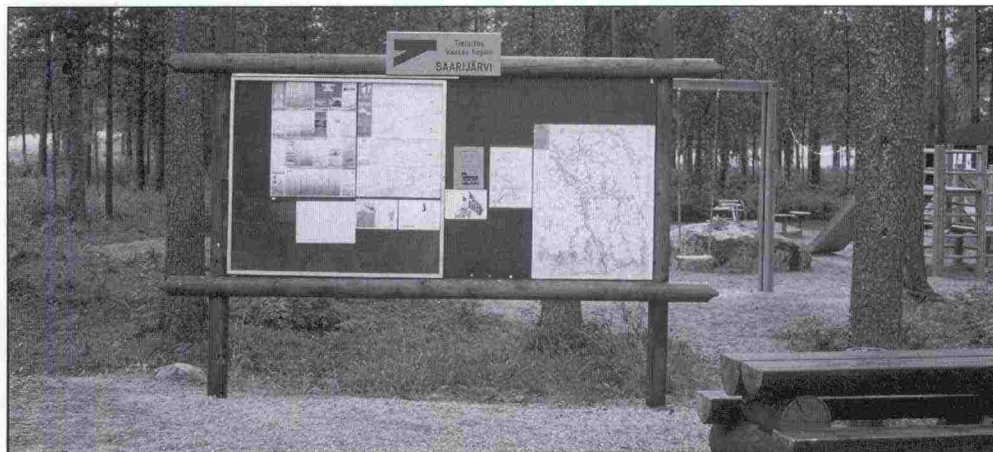
Kuva 57 Ihmeellistä ilkivaltaa



Kuva 58 Jätteidenlajittelukokeilua



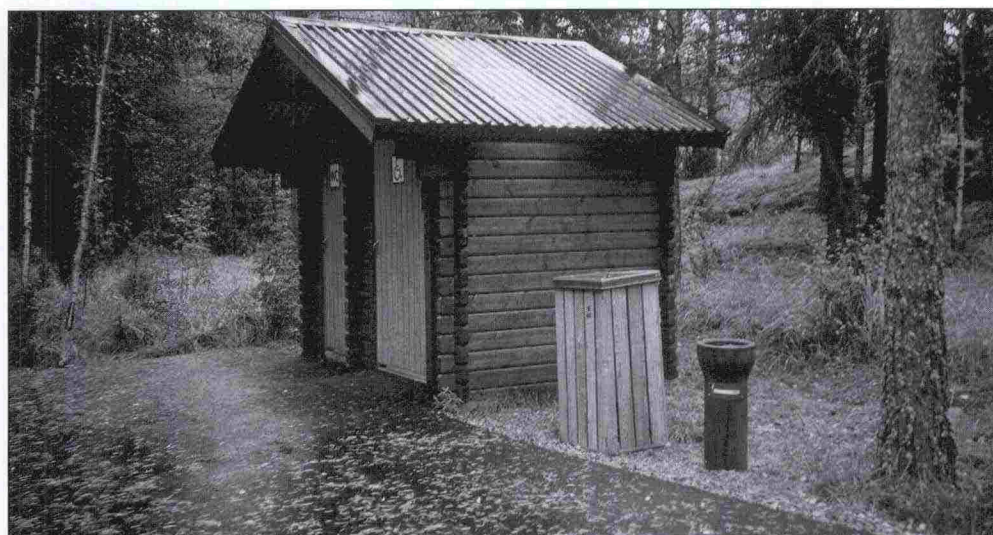
Kuva 59 Lasten leikkipaikka metsitty.

Saarijärven levähdysalue, Vaasa

Kuva 60 Tielaitos esittäytyy näyttävästi informaatiotaulussa



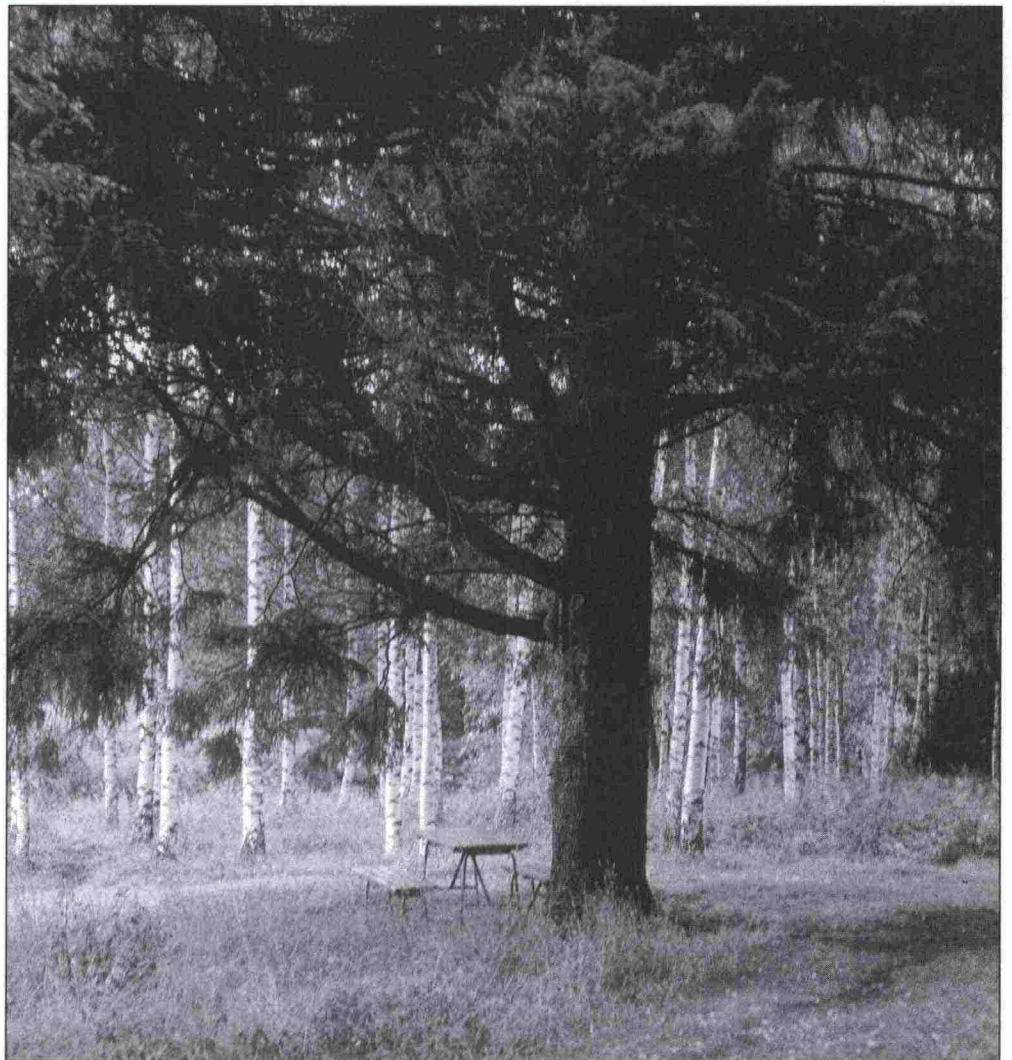
Kuva 61 Hyvin hoidettua ympäristöä.



Kuva 62 WC toimii - hajuhaittoja ilmenee kuitenkin herkästi.



Kuva 63 Tielaitos varaa grillipuut matkaajan käyttöön. Grillit ovat pysyneet hyvin käyttökunnossa.



Kuva 64 Kaunis maisema on viihtyisän levähdysalueen tärkeä tekijä.

Raippaluoto

Kuva 65 Rantakallio sinällään on kaunis oleskelupaikka.



Kuva 66 Pienen erämaaretkipolun nähtävyytenä on luonnollinen suo.



Kuva 67 Herkät reunavyöhykkeet paikataan siirtoturpeiden avulla.



Kuva 68 Saaristolaisluonto on erittäin kulutusherkkää. Kulku ohjataan selkeästi poluille ja päällystetyille alueille.

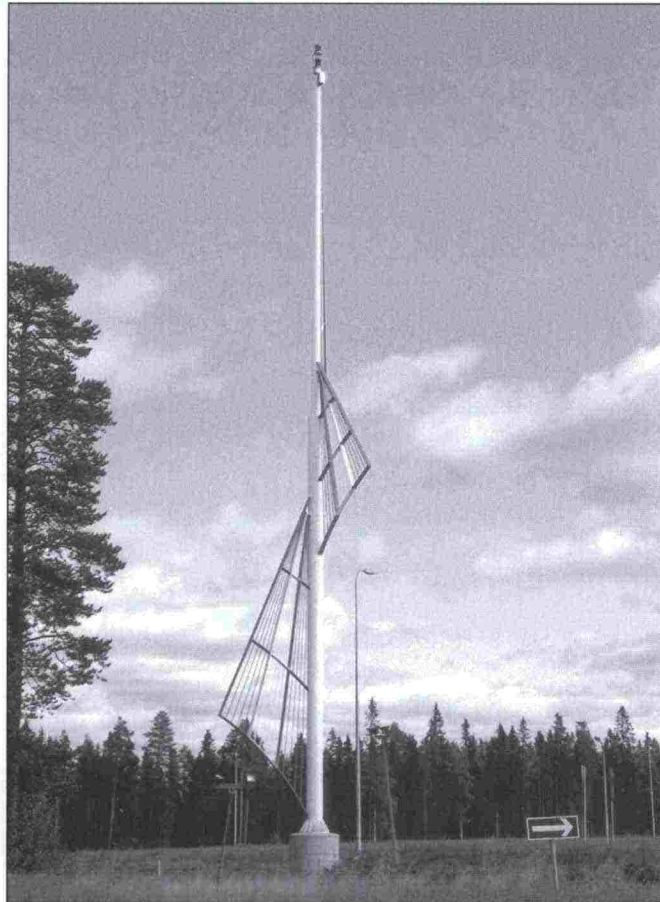
Ouluntulli



Kuva 69



Kuva 70 Aita ja kalusteet eivät istu viehättävään maisemaan.



Kuva 71 Ouluntullin maamerkki näkyy jo kaukaa.



Kuva 72 Huvimaja kävelyreitillä.

Kuusankoski



Kuva 73 Taide on palvelualueen tunnusomainen aihe.

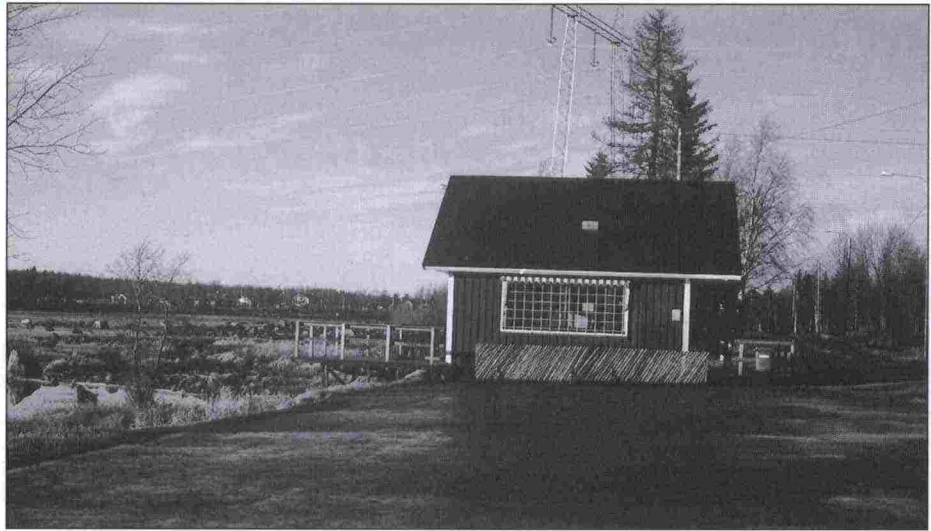


Kuva 74 Taidegalleria palvelurakennuksen yläkerrassa.

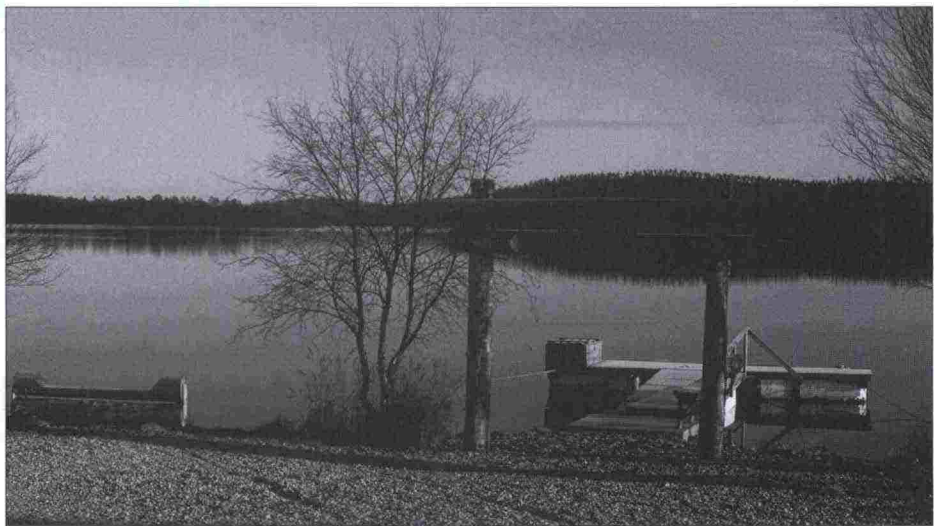


Kuva 75 Taidetta pysäköintialuetta jäsentämässä.

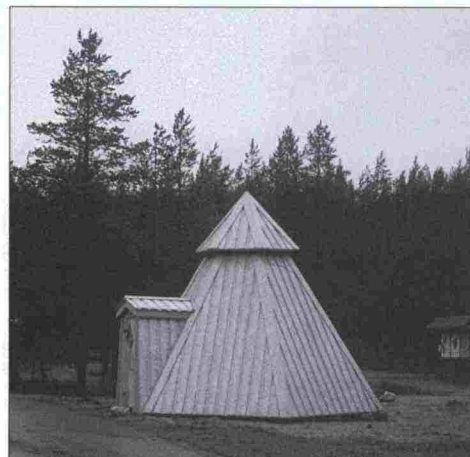
Lapin levähdysalueet



Kuva 76 Kukkolankosken levähdysalue



Kuva 77 Ukonjärvi, Inarinportti



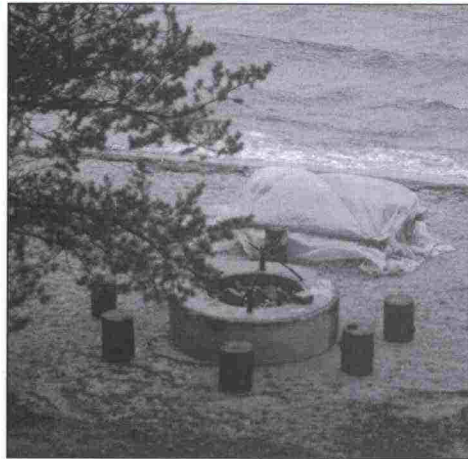
Kuva 78
Omaperäistä kota-arkkitehtuuria



Kuva 79



Kuva 80 Lapissa vetovoimaisinta on Lapin maisema.



Kuva 81 Kalusteita suojataan talveksi.



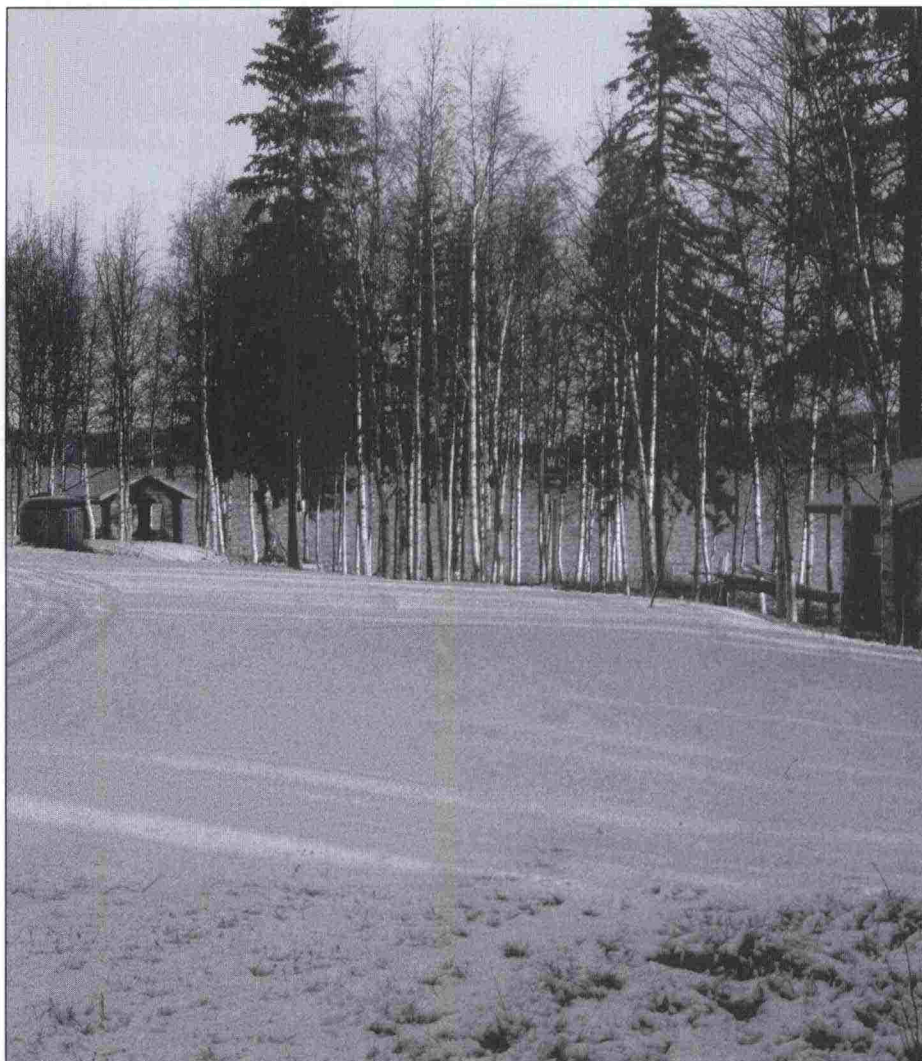
Kuva 82 Luonto on näkyvästi mukana levähdysalueen tunnelmassa



Kuva 83

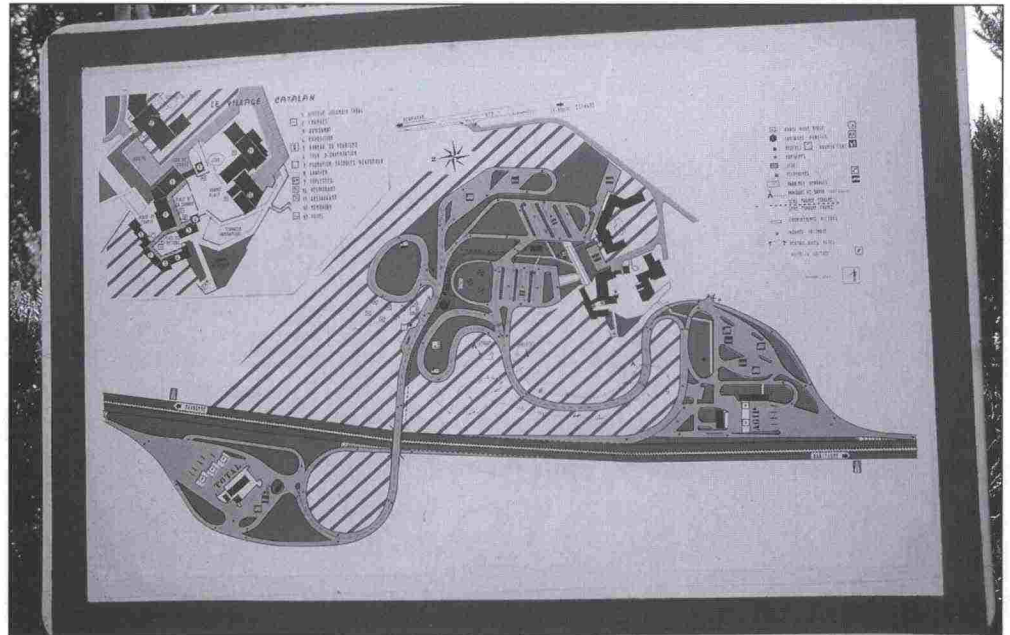


Kuva 84



Kuva 85

Levähdysalue Etelä-Ranskassa



Kuva 86



Kuva 87



Kuva 88



Kuva 89



Kuva 90

Muita esimerkkejä



Kuva 91 Tönnön historiallinen silta voisi olla merkittävämpikin matkailunähtävyys.



Kuva 92



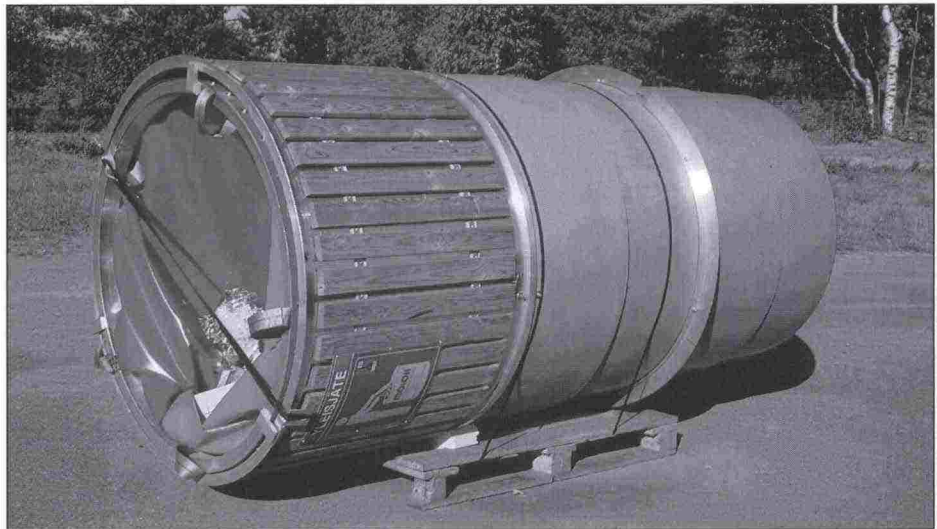
Kuva 93 Tuuliruusun palvelualueella huoltoaseman reviiri rajautuu luonnon ympäristöstä kiviaidan muodostamalla vallilla.



Kuva 94 Tuuliruusun palvelualueen erämaapolun päässä on kaunis pieni leiripaikka. Sinne on vain vaikea löytää ilman opastusta.



Kuva 95 Suomalainen luonnonmaisema tarjoaa etenkin ulkomaiselle matkailijalle ihailtavaa. Opastus levähdysalueiden virkistyspolulla on kuitenkin puutteellista.



Kuva 96 Molokki on maan sisään asennettava jättiastia roskille. Se tunnetaan yleensä toimivan hyvin.



Kuva 97 Tämän opasteen perusteella matkailija tuskin lähtee etsimään lähimetsän levähdyspaikkoja.



Kuva 98 Levähdysalueella on näyttävä omaperäinen tunnus.



Kuva 99 Siisteys on asenne yhteiseen ympäristöön. Positiivinen muistutus asiasta voi edesauttaa käyttäytymistä. Täällä huolehditaan linnuistakin.

LÄHDELUETTELO

- Bogt, W.. Dr.-Ing. Bollinger, D., Land. Ing. Institut für Strassen- und Verkehrswesen Universität Stuttgart. Konzeption zur ansstattung von Bunderstrassen mit Rastanlagen in Baden-Württemberg. Literatursynopse.
- Informasjon fra Vegdirektoratet. MTS. Januar 1991. Rasteplasser, Undersøkelse av veglantorenes og de reisendes erfaringer og Ønsker.
- Matkailun edistämiskeskus. Teemaloma, automatkailuprojekti 1989-1993. Loppuraportti.
- Metsäteolli suus. 1993. Puutavaran autokuljetus. Metsätehon opas.
- Suomen Tieyhdistys ry. Maaliskuu 1995. Tienvarsipalvelut eurokuntoon seminaari.
- Taipale Ari. Suomen matkailuliitto. 1991. Kotimaan matkailunähtävyydet. Tieasetus
- Tiehallitus. 1991. Tienvarsipalvelujen kehittäminen 1990-luvulla.
- Tiehallitus. Tielaitoksen tutkimuksia. Suomen matkailutiet 1992.
- Tielaitoksen sisäisiä julkaisuja 54/1994. Liikenteen palvelustrategia.
- Tielaitos, Lapin tiepiiri. Asiakastyytyväisyys Lapin tiepiirissä 1995.
- Tielaitoksen selvityksiä 45/1991. Levähdysalueet ja levähdysalueiden kalusteet.
- Tielaitos, Viatek. 1994. Palvelukohteiden viitoitus. Selvitys tienkäyttäjien ja palvelujen tarjoajien opastustarpeesta. Yhteenvetoraportti.
- Tielaitos. Huhtikuu 1995. Eurooppatie E 18 Suomessa Kehittämisseelvitys.
- Transport Infrastructure Committee, Motorway Working Group, Action START. Standardisation of Typology on the Trans-European Road Network. Final Raport. October. VII/692/94-EN.
- Vegdirektoratet, Miljø- og trafikksekkerhets-avdelning. Mars 1991. Utforming av Rasteplasser. Revident utgave HØringsutkast. Informasjon fra Vegdirektoratet.
- Vegdirektoratet, Planavdelningen. Januar 1986. Utforming av Rasteplasser. Informasjon fra Vegdirektoratet.
- Vt 4, palveleva nelostie. Maaliskuu 1995.

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 89/1995 Lauttapaikkojen palvelutaso. TIEL 3200364
- 90/1995 Lossin ohjaukkyttä korvaavat laitteistot. TIEL 3200365
- 91/1995 Heinolan ohikulkutien seurantatutkimus. TIEL 3200366
- 92/1995 Voidaanko henkilöautoliikennettä vähentää? TIEL 3200367
- 93/1995 PTM-auton mittaaman megakarkeuden soveltuvuus päällysteen tasaisuuden arviointiin. TIEL 3200368
- 94/1995 Stabiloidun maamassan leikkauslujuuden ja CPT-kairauksen välinen riippuvuus. TIEL 3200369
- 1/1996 Muuttuvien kelivaroituserkkien vaikutus ajonopeuksiin, aikaväleihin ja kuljettajien käsityksiin. TIEL 3200370
- 2/1996 Kestävä kehitys tiensuunnittelussa. TIEL 3200371
- 3/1996 Yleisten teiden ympäristön tila - luonto. TIEL 3200372
- 4/1996 Liittymien muutostoimenpiteiden vaikutus liikennekäyttäytymiseen - pyöriteiden ylityskohdat. TIEL 3200373
- 5/1996 Uudenmaan tiepiirin liikenteen hallintakeskuksen tehtävä ja toiminnot. TIEL 3200374
- 6/1996 Tuotannon laatu-, päälly- ja routarakenteet. TIEL 3200375
- 7/1996 Terminaaliviivituksen periaatteet. TIEL 3200376
- 8/1996 Yleisten teiden ympäristön tila - taajamat. TIEL 3200377
- 9/1996 Salaojan ympärysaineiden toiminta koerakenteessa; Loppuraportti TIEL 3200378
- 10/1996 Tielaitoksen toiminnan ympäristövaikutusten indikaattorit; Viitekehys TIEL 3200379
- 11/1996 Asfalttipäällysteen tyhjätilan mittausernetelmien vertailu. TIEL 3200380
- 12/1996 Pärjäisimmekö vuoden 1970 tieverkolla? Tieverkon kehittymisen vaikutus kuljetus- ja tuotantotalouteen sekä kaupunkirakenteeseen. TIEL 3200381
- 13/1996 Masuunihiekkastabilointi. TIEL 3200382
- 14/1996 Tieliikenteen energiankulutus ja kaupunkirakenne; Yhteyksiä eri kokoluokan taajamissa. TIEL 3200383
- 15/1996 Turve- ja puutuhkan käyttö SMA-päällysteen kuidun korjaajana, esiselvitys. TIEL 3200384
- 16/1996 Tien pohja- ja päällysrakenteet -tutkimusohjelma (TPPT). TIEL 3200385
- 17/1996 Moreenin hyötykäytön edistäminen murskausteknisin keinoin (TPPT). TIEL 3200386
- 18/1996 Liikennevirta alemman nopeustason kaksikaistaisilla väylillä. TIEL 3200387