

Raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen kehittäminen Turun kaupunkiseudulla ja Varsinais-Suomessa

20.4.2020



Esipuhe

Raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen ja niiden yhteyteen sijoittuvien kuljettajapalvelujen saatavuus on noussut yhä suuremmaksi ongelmaksi myös Varsinais-Suomessa satamien liikenteen ja muiden elinkeinoelämän kuljetusten lisääntyessä samaan aikaan kun maantieverkon levähdysalueita on poistettu käytöstä ja katuverkoille on ilmaantunut yhä enemmän rajoitteita raskaan liikenteen pysäköinnille.

Työn tehtävänä oli selvittää raskaan liikenteen levähdyspaikkojen kehittämistarpeet ja potentiaaliset kohteet erityisesti Turun kaupunkiseudulla ja yleispiirteisemmin myös muualla maakunnassa, sekä sopia kärkikohteiden jatkotoimista. Tähän muistioon on koottu yhteenveto selvityksen tuloksista osapuolten jatkotoimia palvelemaan.

Selvitys on osa Turun kaupunkiseudun jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä ja sen teettäjiä olivat Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Varsinais-Suomen liitto sekä Turun ja Naantalın satamat. Selvityksen laati Linea Konsultit Oy, jossa työstä vastasi Sakari Somerpalo apunaan Harri Aaltonen. Työn yhteydessä tehdyn kyselyn raskaan liikenteen yrityksille ja yrittäjille toteutti SitoWise Oy vastuuhenkilöinä Marko Tikkanen ja Ilkka Salanne.

Työtä ohjanneeseen ohjausryhmään kuuluivat:

- Juha Mäki, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Hanna Lindholm, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Vesa Virtanen, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Raimo Järvinen, Varsinais-Suomen ELY-keskus
- Noora Mäki-Arvela, Varsinais-Suomen liitto
- Tero Siitonen, SKAL
- Kari Viemerö, T:mi Kari Viemerö
- Jaakko Nirhamo, Turun satama
- Yrjö Vainiala, Naantalın satama
- Hannu Kallio, Naantalın satama
- Jani Eteläkoski, Turun kaupunki
- Jani Laasanen, Kaarinan kaupunki
- Mika Hirvi, Naantalın kaupunki
- Emma Kaitaa, Raision kaupunki
- Tuomo Hynynen, Liedon kunta

Sisällys

1. Levähdys- ja pysäköintialueiden tarve 3
2. Levähdys- ja pysäköintialueiden palvelutarpeet ja toteutuskonseptit 8
3. Kysely levähdysalueista raskaan tavaraliikenteen kuljettajille ja yrityksille 10
4. Tauko- ja lepopaikkojen kehittämiskohteet Turun kaupunkiseudulla 11
5. Tauko- ja lepopaikkojen kehittämiskohteita muualla Varsinais-Suomessa 18
6. Jatkotoimenpiteet 20

Liite 1.

Esimerkkejä rekkaparkeista Suomesta ja Ruotsista

1. Levähdys- ja pysäköintialueiden tarve

Lepoikalainsäädäntö asettaa tiukat vaatimukset

EU-tasolla säädetty kuorma- ja linja-autokuljettajien ajo- ja lepoaika-säännökset luovat tiukat lähtökohdat tauko- ja lepoaikojen tarpeelle (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, jonka perusteella on säädetty kansallinen asiaa koskeva lainsäädäntö). Jotta säädöksiä voidaan noudattaa ja pysäköinti voi tapahtua siihen soveltuvilla paikoilla, tarvitaan alueita lyhyemmän ja pitemmän ajan lepotaukoihin.

Säädösten mukaan vuorokautinen ajoaika saa olla enintään 9 tuntia. Sitä voidaan kalenteriviikon aikana kahdesti pidentää 10 tuntiin. Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko. Tauko voidaan pitää myös kahdessa osassa, jolloin ensimmäisen osan pitää olla vähintään 15 ja toisen osan vähintään 30 minuuttia.

Lyhytaikaisten taukopaikkojen lisäksi tarvitaan alueita vuorokausilepoa varten sekä paikkoja myös viikkolevon tarpeisiin. Vuorokautisen lepoajan säännökset on esitetty tiivistetysti viereisissä kuvissa (lähde SKAL).

Oman haasteensa tuovat erikoiskuljetusten taukopaikat.

Erikoiskuljetusten kuljetusluvissa on tiukasti määritellyt reitit, joilta ei voi poiketa, joten reittien varsilla tarvitaan soveliaita lepoaikoja. Kuljetusluvissa tulisi myös jo etukäteen miettiä ja ottaa huomioon lepotaukojen pitäminen.

VUOROKAUTINEN LEPOAIKA

Kuljettajan on pidettävä vähintään 11 tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika jokaista 24 tunnin jaksoa kohti. Tällainen 24 tunnin jakso alkaa työn alkaessa.



Vuorokautinen lepoaika voidaan lyhentää vähintään 9 tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi enintään 3 kertaa yhden viikon aikana (kahden viikkolevon välissä).



Vuorokautinen lepoaika voidaan pitää myös kahdessa jaksossa, joista ensimmäisen jakson on kestettävä yhtäjaksoisesti vähintään 3 tuntia ja jälkimmäisen jakson vähintään 9 tuntia.



Kun kuljettaja seuraa lautalla tai junassa kuljetettavaa ajoneuvoa ja pitää säännöllisen vuorokautisen lepoajan (vähintään 11 tuntia), kyseinen lepoaika voidaan keskeyttää korkeintaan kaksi kertaa muun toiminnan vuoksi, joka saa kestää yhteensä enintään yhden tunnin. Tällaisena säännöllisenä vuorokautisena lepoaikana kuljettajalla on oltava käytettävissään vuode.



Pula levähdys- ja pysäköintipaikoista kasvaa

Trendinä on ollut, että raskaalle liikenteelle tarjolla olevien lepo- paikkojen ja pysäköintimahdollisuuksien määrä on vähentynyt, kun maantieverkon levähdysalueita on poistettu käytöstä ja katuverkoille on ilmaantunut yhä enemmän rajoitteita raskaan liikenteen pysäköinnille. Samaan aikaan erityisesti kaupunkiseuduilla kaikki ns. joutomaa otetaan yhä tehokkaammin käyttöön, jolloin myös epäviralliset pysäköintimahdollisuudet ovat kaventuneet radikaalisti. Myöskään huoltoasematonteilla ei ole entiseen tapaan ”ylimääräistä” tilaa eikä aiemmin satama- yms. terminaali-alueilla tapahtunut pysäköinti ole juurikaan mahdollista, koska alueet ovat nykyään tiukasti satamakäyttöön rajoitettuja ja valvottuja.

Satamaliikenne Turun seudun erityispiirteenä

Turun seudulla lepopaikkojen tarvetta lisää satamien vilkas rekkaliikenne, joka tarvitsee sekä odotus- että levähdysalueita. Satamaliikenteen tarvitsemien levähdyspaikkojen kysynnässä on voimakkaita huippuja laiva-aikataulun mukaisesti. Ne tulevat jatkossa kasvamaan, kun sekä Naantaliin että Turkuun Ruotsin reiteille on tulossa isompia laivoja, joissa on tilaa entistä suuremmalle rekkamäärille. Esimerkiksi Naantalin laivojen lastina on nyt parhaimmillaan yli 150 rekkaa, jotka purkautuvat laivasta puolessa tunnissa. Uusille laivoille mahtuu parhaimmillaan lähes 250 rekkaa.

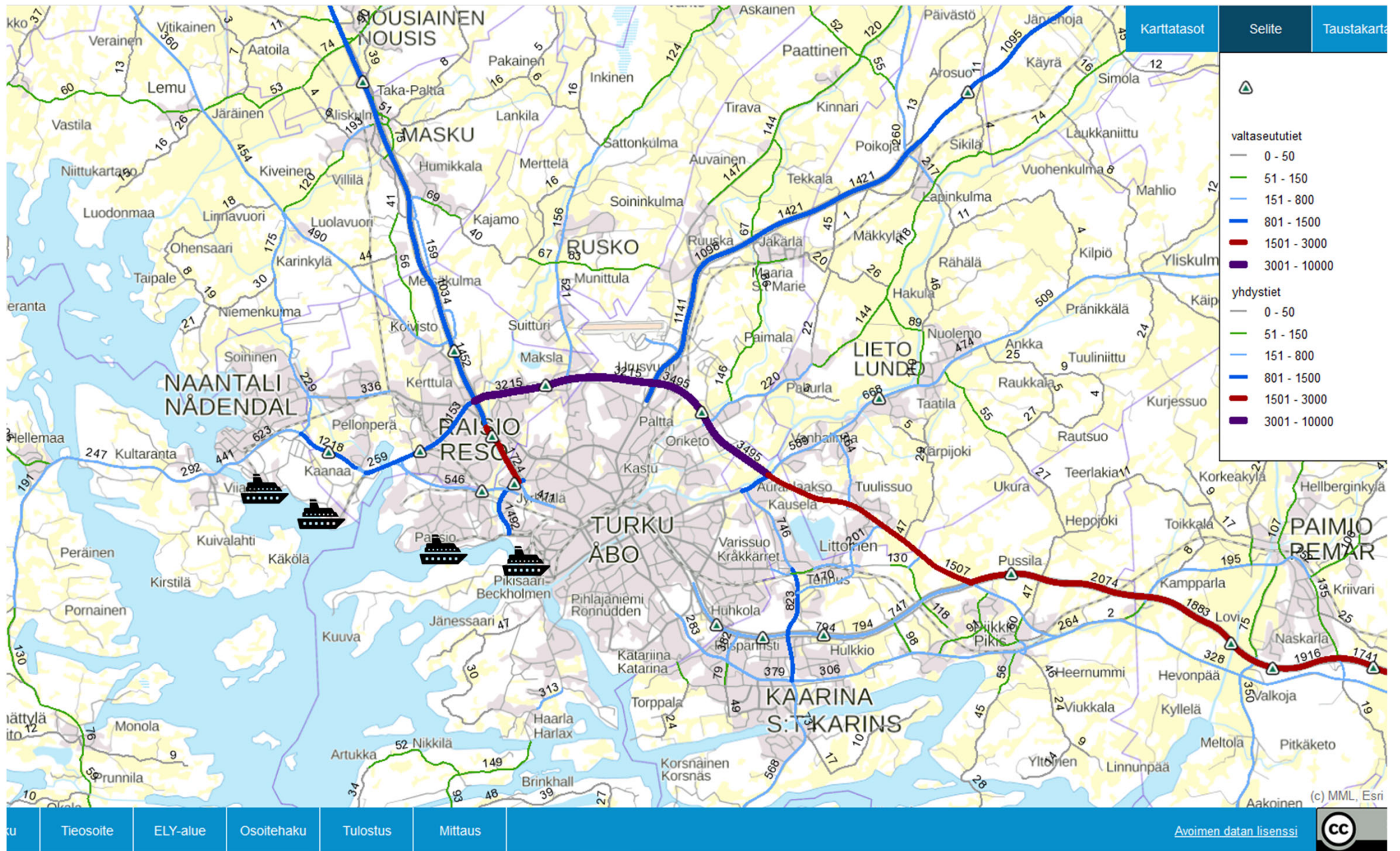
Naantalin liikenteen erityispiirteenä on se, että kuljettajien vuorokausi-lepoaika ei tule täyteen laivamatkalla. Siitä seuraa pakko löytää levähdys-paikkoja laivalta tulevien tai niille menevien kuljetusten vuorokausilevon jatkamiseksi riittävän läheltä satamia. Turun ja Tukholman välisessä liikenteessä korostuu se, että laivojen lastausaika on kriittinen tekijä erittäin tiukalle laiva-aikataululle ja hyvin lyhyelle satamassaoloajalle.

Lepoaikojen lisäksi raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja tarvitaan myös mm. kuorman ja ajoneuvon tarkistuksiin, kuorman siirtoihin ja kuormauksiin (mm. puutavara) sekä perävaunujen vaihtamiseen ja pysäköintiin. Turun seudun erityispiirteenä on se, että vienti- ja tuontikuormat pitää voida järjestellä sopiviksi yksiköiksi johtuen maiden välisestä eroista ajoneuvojen mitoissa. Satamien läheisyyteen sijoittuvat pysäköintialueet sopisivat myös tähän tarkoitukseen.

Maakunnan raskaan liikenteen suunnat ja reitit

Varsinais-Suomen raskaan liikenteen määriltään vilkkaimmat tiet ovat Turun Kehätie (kt 40, suurimmillaan 3 500 raskasta ajon./vrk), valtatie 1 (suurimmillaan yli 2 000 raskasta ajon./vrk) sekä valtatie 8 ja 9 (Turun päässä raskasta liikennettä noin 1 000 - 1 500 ajon./vrk).

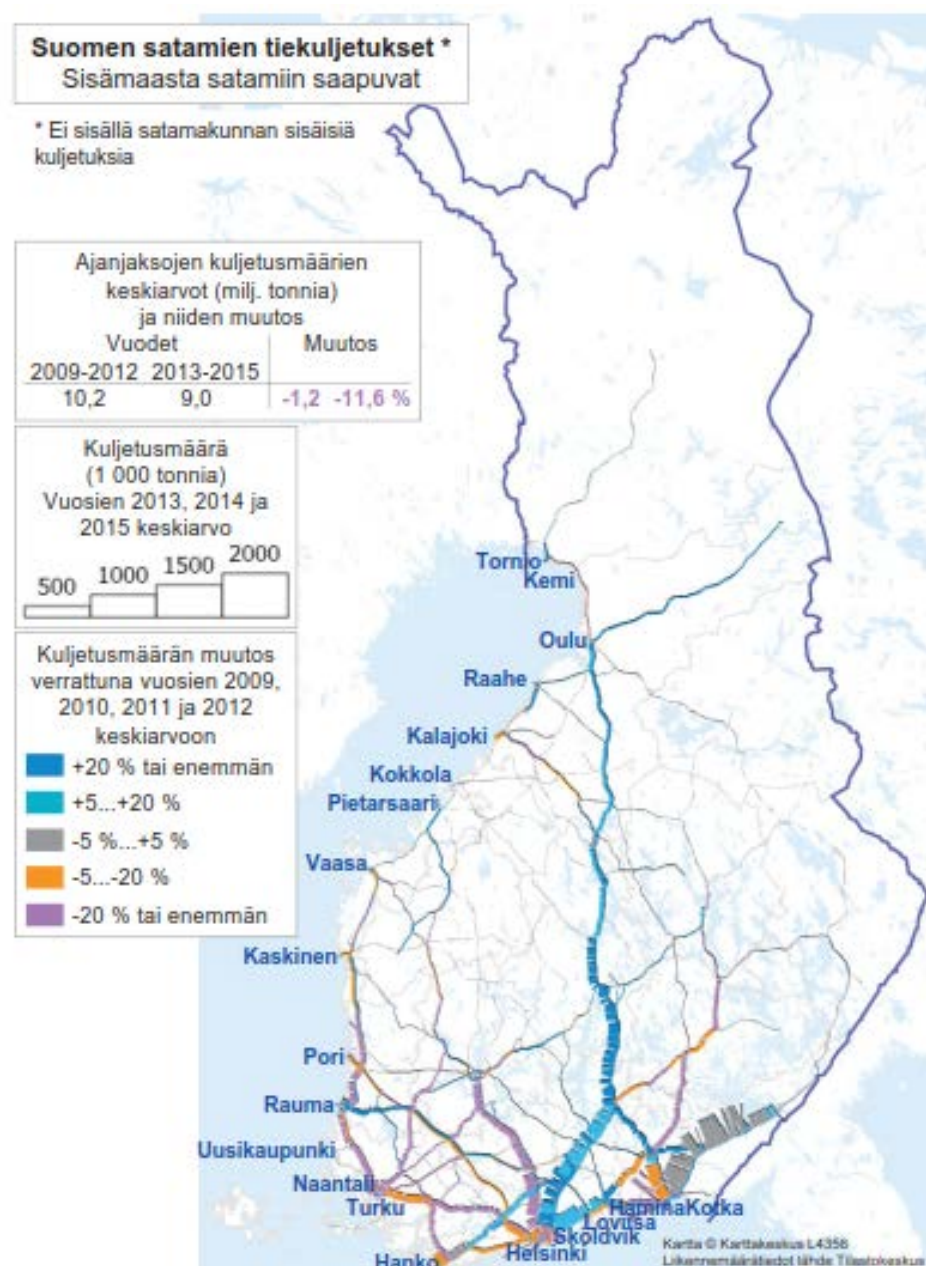
Turun ja Naantalin satamien rekkaliikenteestä suurin virta menee ja tulee Helsingin suunnasta pitkin E18-käytävää (Turun Kehätie ja valtatie 1). Muut pääsuunnat ovat valtatie 8 sekä valtatie 9 jakautuen Aurassa Tampereen suuntaan (vt 9) ja Huittisten suuntaan (kt 41). Myös valtatie 10 Hämeenlinnan suuntaan sekä kantatie 43 Uudestakaupungista sisämaahan kuuluvat maakunnan satamaliikenteen pääreitteihin.



Raskaiden ajoneuvojen keskimääräinen vuorokausiliikenne 2019 (Väylävirasto) sekä Turun ja Naantalin satamat

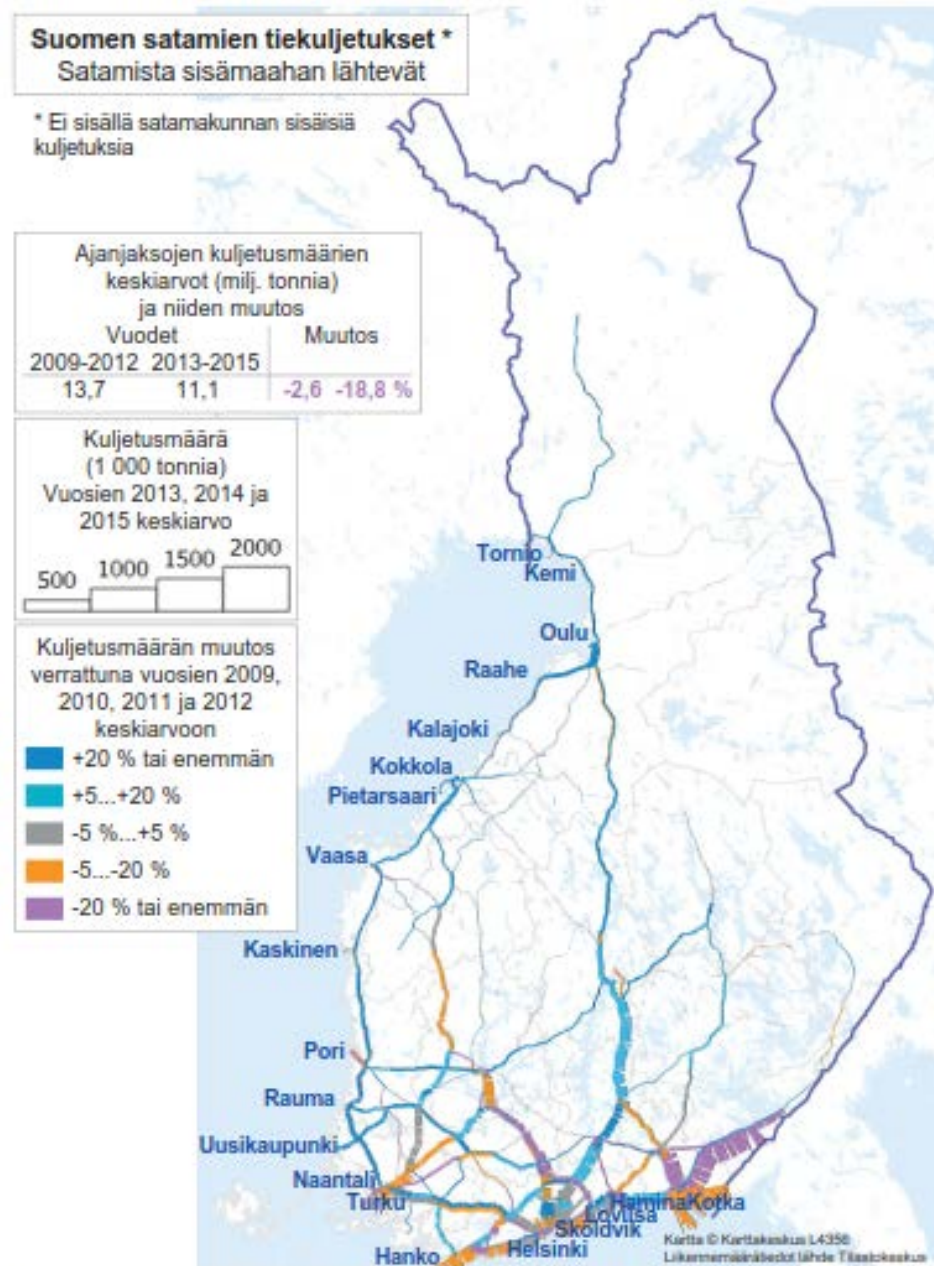
Satamien vienti- ja tuontikuljetukset tieverkolla (2013-15)

Lähde: Suomen satamien takamaatutkimus, Liikennevirasto 2017



Kuva 37.

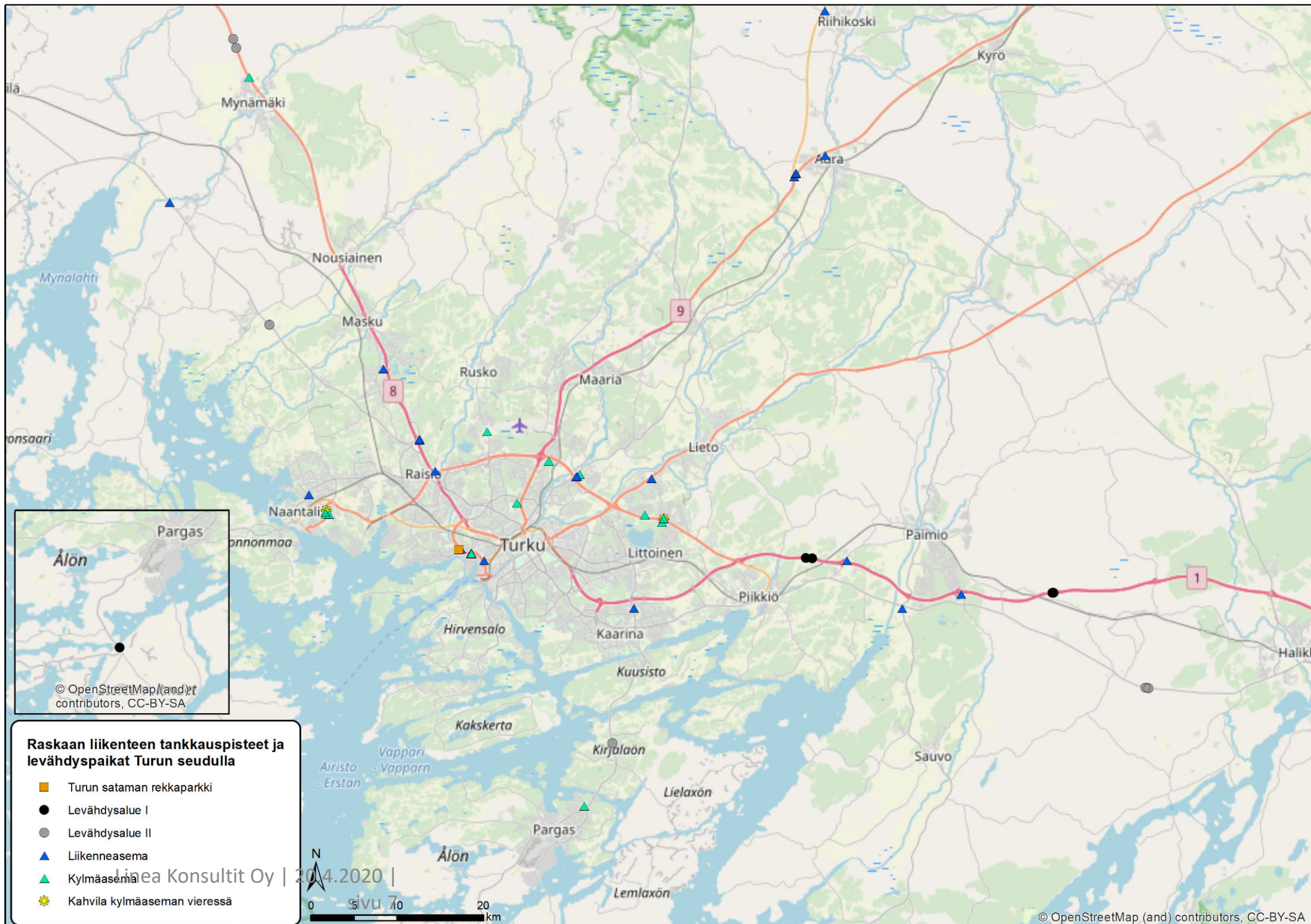
Suomen kaikkien satamien meriliikenteen vientikuljetusten sijoittuminen tieverkolle, sisämaasta satamiin saapuvat tiekuljetukset (saattavat sisältää myös muista satamakunnista satamiin suuntautuvia tiekuljetuksia).



Kuva 35.

Suomen kaikkien satamien meriliikenteen tuontikuljetusten sijoittuminen tieverkolle, satamista sisämaahan lähtevät tiekuljetukset (saattavat sisältää myös satamista muihin satamakuntiin suuntautuvia tiekuljetuksia).

Turun seudun nykyiset raskaan liikenteen levähdysalueet ja tankkauspisteet



2. Levähdys- ja pysäköintialueiden palvelutarpeet ja toteutuskonseptit

Tauko- ja lepopaikkojen palvelut

Eri tutkimusten ja ohjeiden mukaan riittävän pysäköintitilan ohella kunnollisten raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen tärkeimpiä minimivaatimuksia ovat WC:t, suihkut ja ruokailumahdollisuus. Turvallisuuden vuoksi alueen tulisi olla valaistu ja mielellään aidattu tai vartioitu. On myös hyvä, jos levähdysalueen yhteydessä on tankkausmahdollisuus.

Tiivistetysti hyvän rekkaparkin minimipalvelutarpeet ovat seuraavat

- Kunnollinen, hoidettu wc ja vesipiste
- Suihku miehille ja naisille
- Jäteastiat
- Valaistus
- Selkeästi rajattu alue raskaille ajoneuvoille, mielellään aidattu
- Kahvilapalvelut/elintarvikemyynti (kahvila tai liikenneasema P-alueen yhteydessä tai tuntumassa)
- Lisämaksusta kameravalvottu tai vartioitu portillinen alue.

Tauko- ja lepopaikkojen toteutuskonseptit ja -haasteet

Raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintipaikkojen toteutuskonseptit voidaan jakaa esimerkiksi seuraaviin ryhmiin:

- Satamien ja kaupunkien ylläpitämät varsinaiset rekkaparkit palveluineen (Varsinais-Suomessa Turun sataman rekkaparkki)
- Valtion ylläpitämät pääväylien palvelualueet, joilla on korkeatasoinen liikenneasema vuokralaisena (koko maassa vain harvoja, Varsinais-Suomessa Kivihovi valtatiellä 1)
- Muut valtion levähdysalueet, joilla on palveluita (esim. kahvila)
- Valtion levähdys- ja pysäköintialueet ilman palveluja
- Yksityiset liikenne- ja huoltoasemat palveluineen
- Kylmät polttoaineen jakelupisteet
- Kuljetus- ja asiakasyritysten ja omat terminaalit, varikot ja toimipisteet
- Teollisuus- ja logistiikka-alueiden pysäköintialueet ja kadunvarsipaikat

Hyvätasoisia kuntien ja valtion ylläpitämiä raskaan liikenteen levähdysalueita on Varsinais-Suomessa tällä hetkellä vain kaksi: Turun sataman noin 50 rekan rekkaparkki, jonka palveluista vastaa Merimieskirkko sekä Kivihovin palvelualue valtatiellä 1 Salossa.

Valtion levähdysalueilla olevista kahvila-, ravintola-, huoltoasema ym. palveluista vastaavat yksityiset palveluntuottajat. Korkeatasoisimpien palvelualueiden vuokrasopimuksissa palveluntuottajille on asetettu velvoitteita tiettyjen palvelujen tuottamiseksi.

Muut palveluvarustukseltaan hyvät raskaan liikenteen käyttämät taukopaikat ovat yksityisiä liikenne- ja huoltoasemia. Pysäköintipaikat ovat yksityisellä tontilla ja tarkoitettu ensisijaisesti kahvilan ja myymälän asiakaskäyttöön ja lyhytaikaiseen pysäköintiin. Kaupallisten toimijoiden intressissä ei yleensä ole rakentaa raskaan liikenteen pysäköintikenttiä päiväajan asiakastarvetta (usein noin 5–10 paikkaa) suuremmiksi, vaikka yöaikana kysyntä voi olla selvästi suurempi.

Työn yhteydessä tehtyjen huoltoasemaketjujen edustajien haastattelujen mukaan raskas liikenne on tärkeä asiakasryhmä polttoainejakelijoille, mutta isompien rekkaparkkien rakentaminen ja ylläpito ei itsessään ole kovin hyvää liiketoimintaa. Hyvänä pidettiin sellaisten konseptien löytämistä, joilla rekkaparkkeja voi kehittää liikenneasemien tuntumaan hyödyntämään niiden ja alueen muiden toimijoiden palveluja.

Taajamien kaava-alueilla ongelma on myös huoltamotonttien koko. Tilaa pysäköintipaikkojen lisäämiseen ei usein ole, vaikka siihen olisikin kaupallista intressiä. Raskaan liikenteen kannalta keskeisesti sijaitsevien huoltoasematonttien kaavoituksessa pysäköintitarve tulisi ottaa huomioon joko itse huoltoasematontin koossa tai sen viereen kaavoitettavan yleisen LP-alueen avulla.

Haastattelujen mukaan uuden huoltoaseman toteuttaminen pelkän ohikulkuliikenteen varaan vaatii erittäin hyvän paikan. Yleensä asemien ympäristössä pitää olla asutusta ja työpaikkoja, joista myös tulee asiakkaita.

Kasvava ongelma on se, että teollisuus- ja logistiikka-alueilla ei ole paikkoja lyhytaikaisestiin lepotaukoihin tai perävaunujen pysäköintiin. Tilaa ei ole asiakasyritysten tonteilla ja kadunvarsipysäköintikin voi olla kielletty, kun katujen poikkileikkaus on mitoitettu vain ajorataa varten. Kuntien tulisikin ottaa raskaan liikenteen pysäköintitarpeet nykyistä paremmin huomioon teollisuus- ja logistiikka-alueiden kaavoituksessa ja katusuunnittelussa. Usein helpoin ja edullisin tapa toteuttaa pysäköintipaikkoja uusille ja myös nykyisille teollisuusalueille on pysäköintikaista kadun reunassa.

Vartioidut rekkaparkit

Suomessa ei nykyisin ole vartioituja, porteilla varustettuja raskaan liikenteen taukopaikkoja. Kuljetuksiin kohdistuva rikollisuus ja ilkivalta on kuitenkin kasvava ongelma täälläkin. Vuorokausi- ja viikkolepoa varten tarvitaan valvottuja tai lukittuja alueita, jotta kuljettaja voi poistua ajoneuvon luota. Usein vastuuvakuutus ei korvaa vahinkoa, jos kuorma on jätetty vartioimatta. Työn yhteydessä tehdyn kyselyn mukaan vartioidusta pysäköinnistä ollaan valmiita myös maksamaan. 70 % vastaajista piti 5-10 euron vuorokausimaksua sopivana, loput olivat valmiita maksamaan enemmänkin.

Monissa Euroopan maissa on toteutettu maksullisia, vartioituja rekkaparkkeja. Alla kuva Västeråsin Stop128-rekkaparkista. Lisää esimerkkejä Ruotsin vartioiduista rekkaparkkeista on liitteessä.



3. Kysely levähdysalueista raskaan tavaraliikenteen kuljettajille ja yrityksille

Työn yhteydessä toteutettiin raskaan tavaraliikenteen kuljettajille ja tavaraliikenteessä toimiville kuljetusyrityksille suunnattu kysely raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistä Varsinais-Suomen ELY-keskuksen alueella. Kyselyyn saatiin yhteensä 44 vastausta. Yksityiskohtaisemmat tulokset on koottu liitteenä 1 olevaan diasarjaan.

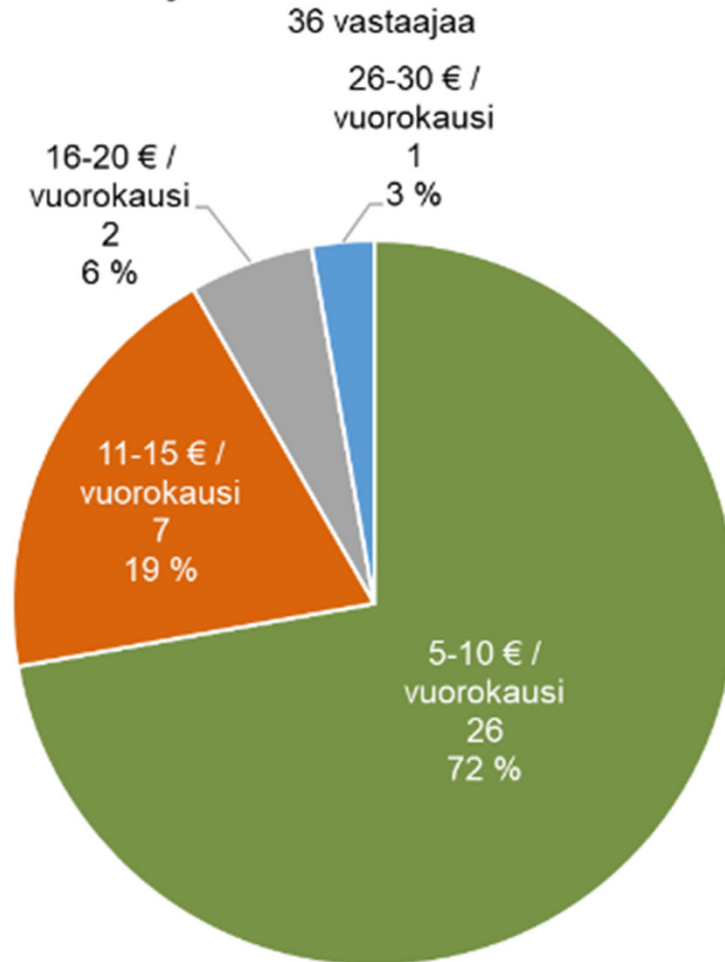
Tulosten mukaan lisää tauko- ja lepopaikkoja kaivataan erityisesti Turun kaupunkiseudulle Kehätien tuntumaan. Myös valtateiden 1, 8 ja 9 varsien raskaan liikenteen käyttämille asemille mm. Paimiossa ja Salossa, Mynämäellä ja Laitilassa sekä Aurassa ja Loimaalla kaivattiin lisää pysäköintitilaa. Uusia hyvän palvelutason raskaan liikenteen taukopaikkoja ehdotettiin Kehätien varrelle, Mynämäelle, Laitilaan, Loimaalla sekä Uuteenkaupunkiin.

Uusien majoitusmahdollisuuden tarjoavien raskaan liikenteen taukopaikkojen tarvetta kysyttäessä lähes puolet 36:sta kysymykseen vastanneesta vastasi kyllä. Sijainneiksi ehdotettiin Kehätietä sekä valtatieä 8 ja 1.

Aidatuille ja vartioituille maksullisille raskaan liikenteen pysäköintialueille näki tarvetta runsas puolet 35:stä kysymykseen vastanneesta. Sijainneiksi ehdotettiin Turun kaupunkiseutua sekä valtatieä 1, 8 ja 9. Suurin osa (70 %) vastaajista piti 5–10 euron vuorokausimaksua kohtuullisena pysäköintimaksuna aidatulla ja vartioidulla alueella. Loput vastaajista olisivat valmiita maksamaan enemmänkin.

Kyselyn vapaissa palautteissa raskaan liikenteen parkkipaikkoja ja palveluita kaivattiin lisää. Nykyisten alueiden kuvattiin täyttyvän jo alkuillasta ja niitä pidettiin liian ahtaina uusille pitkille yhdistelmille. Viikonlopun tai yksittäisen vuorokauden kestäviin pysäköinteihin kaivattiin myös vartioituja pysäköintialueita. Niiden sijainneilla pitäisi kattaa alueen satamien sekä muun elinkeinoelämän tavoitettavuus.

Mikä olisi mielestänne kohtuullinen raskaan liikenteen ajoneuvon pysäköintimaksu aidatulla ja vartioidulla alueella?



4. Tauko- ja lepopaikkojen kehittämiskohteet Turun kaupunkiseudulla

Työn päätavoitteena oli selvittää raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen kehittämistarpeet Turun seudulla ja löytää kohteita levähdyspaikkojen lisäämiseksi erityisesti Turun Kehätien tuntumassa ja satamien läheisyydessä. Työn kuluessa käytiin läpi seuraavan sivun kartalla näkyviä mahdollisia kehittämiskohteita. Niiden joukosta valikoitui neljä ykkösvaiheen kehittämiskohdetta sekä muita alueita, joiden kaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon raskaan liikenteen lepo- ja taukopaikkatarpeet. Muun Turun seudun ja maakunnan kehittämiskohteita on kuvattu seuraavassa luvussa.

Ensimmäisen vaiheen kehittämiskohteet

Turun sataman rekkaparkki

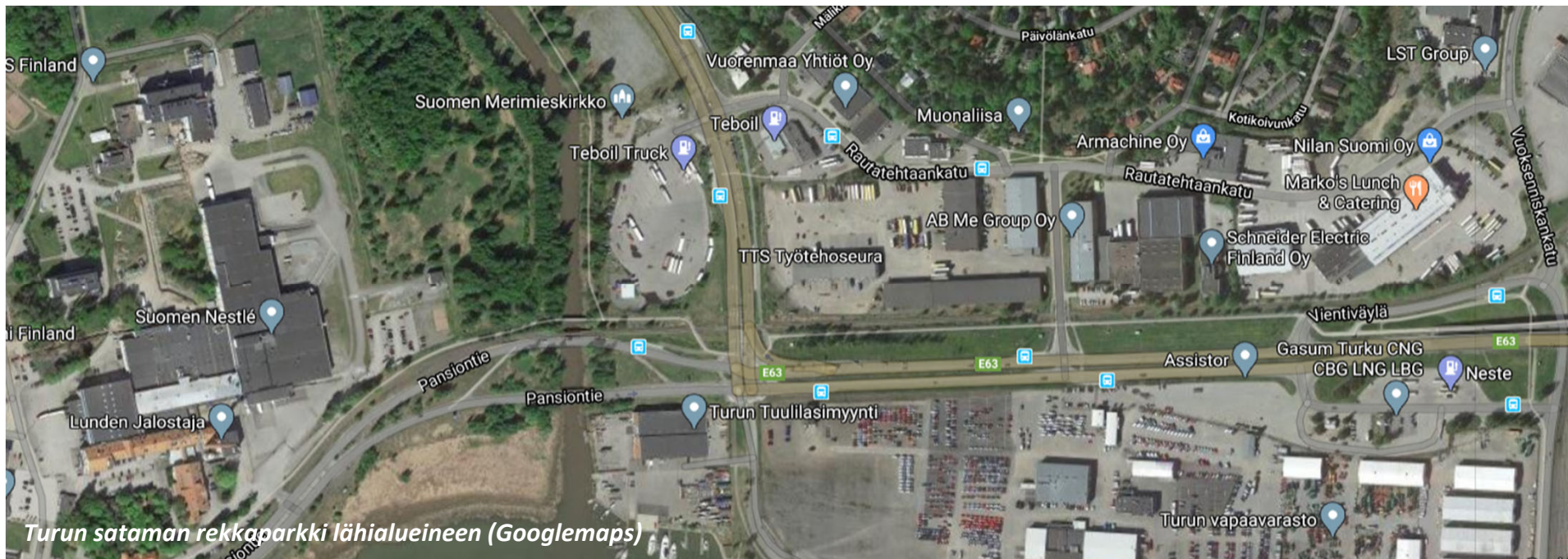
Nykyinen rekkaparkki toimii Turun sataman kaupungilta vuokraamalla alueella. Sen palveluista vastaa Merimieskirkko, lisäksi Suikkilantien toisella puolella on huoltoasema kahviloineen.

Nykyistä pysäköintikenttää on mahdollista jäsentää tehokkaammaksi ja laajentaa hieman tontin reunoilta lisäpaikkojen järjestämiseksi. Suuremman laajentamisen esteenä ovat mm. heikot pohjaolosuhteet joen tuntumassa. On kuitenkin tarpeen vielä selvittää, voiko rekkaparkin pohjoispuolella olevan hiekkakentän aluetta hyödyntää edes osittain esim. alueella tarvittavaan henkilöautopysäköintiin.

Laajempaan kehittämismahdollisuuteen tutkitaan 50-60 auton pysäköintipaikkojen sijoittamista nykyisestä rekkaparkkialueesta länteen joen toiselle puolelle. Pansion suuntaan menevistä juna- raiteista Pansiontien pohjoispuoleinen ilman käyttöä oleva raide mahdollisesti puretaan, jolloin sen paikalla voisi olla tilaa pysäköintiin.

Pitemmällä aikavälillä tutkitaan myös mahdollisuutta löytää rekkaparkille lisätilaa Pansiontien eteläpuolelta, jonka liikennejärjestelyjä ja asemakaavaa ollaan parhaillaan suunnittelemassa.

Jatkotoimien vastuutahoina ovat Turun satama sekä Turun kaupunki.



Luolala / Naantalin sataman rekkaparkki

Naantalin sataman liikenteen kasvun ja uudelleenjärjestelyjen myötä sataman alueella ei enää ole tilaa rekkojen pitempiaikaiseen pysäköintiin. Satamaliikenteen pysäköintipaikkatarve kasvaa entisestään vuonna 2023, jolloin Naantalin liikenteeseen tilatut suuremmat laivat valmistuvat.

Luonteva paikka satamaliikennettä palvelevalle rekkaparkille on viereinen Luolalan teollisuusalue, jossa on valmiina tankkausmahdollisuudet ja kahvilapalvelut. Yksi etenemisvaihtoehto on, että Naantalin satama neuvottelee alueen tontinomistajien kanssa sopivan alueen vuokraamisesta rekkaparkikäyttöön.

Toinen vaihtoehto on rakentaa Fingrid Oy:n sähkölinjojen alla olevalle kaupungin maalle pysäköintitilaa. Näin teollisuusalueen muutoin ilman käyttöä olevat maa-alat saataisiin hyötykäyttöön. Pysäköintialueen rakentaminen linjan alle on periaatteessa mahdollista, jos tarvittavat varoetäisyydet täyttyvät. Rakentaminen edellyttää alustavia suunnitelmia, joiden perusteella Fingrid tarkistaa, että ehdot täyttyvät ja sen jälkeen sopimusta Fingridin kanssa.

Vaihtoehdot eivät ole toisiaan poissulkevia, sillä satamaa palvelevien pysäköintipaikkojen tarve on suuri ja alueella on tarvetta myös maksullisille, aidatulle ja vartioituille paikoille.

Pysäköintitilan vuokrauksen ja mahdollisen aidatun alueen toteuttamisen vastuutahona on Naantalin satama. Sähkölinjojen alle kaavaillun alueen jatkosuunnittelun ja toteutuksen vastuutaho on Naantalin kaupunki yhdessä sataman kanssa.

Luolalan läpi satamaan kulkeva katuyhteys on periaatteessa mahdollista muuttaa maantiekseksi. Muutos vaatii kuitenkin kadun parantamista maantiekriteerit täyttäväksi (mm. tonttiliittymien järjestelyä ym.) ELY-keskus ja kaupunki selvittävät mahdollista muutosta, kun Kehätiehankkeen tiesuunnittelu alkaa. Samassa yhteydessä selvitetään valtion mahdollista roolia ja edellytyksiä osallistua rekkaparkin toteuttamiseen.



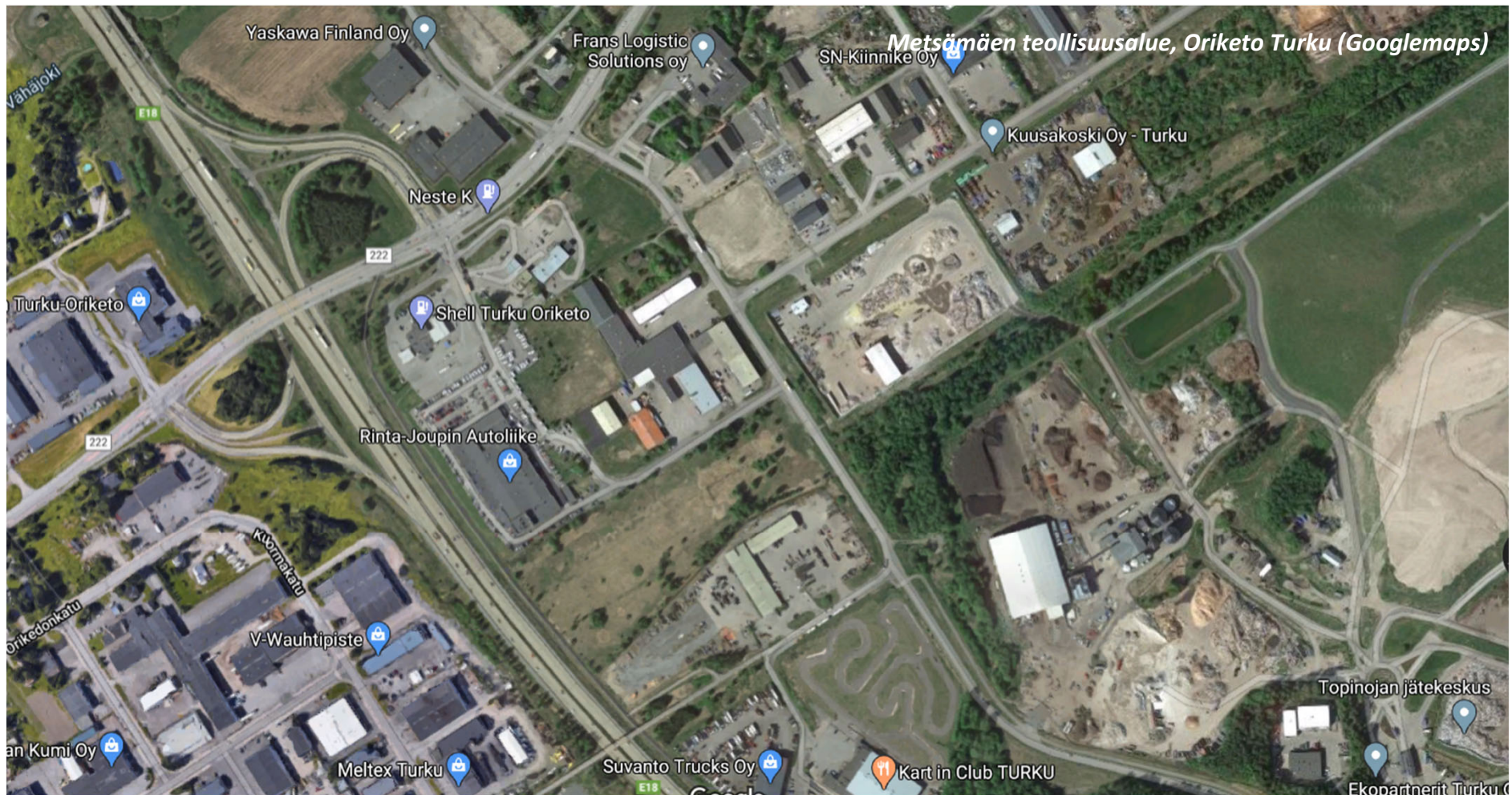
Luolalan alue ja Naantalin satamaan johtava katuyhteys (Googlemaps)

Oriketo, Turku (Metsämäen alue Kehätieliittymän pohjoispuolella)

Alueen vahvuuksia potentiaalisena rekkaparkkikohteena lisäävät sijainti keskellä Kehätietä ja riittävän lähellä satamia, alueella jo oleva Shell-liikenneasema ravintolapalveluineen, huoltoasematoimijoiden kiinnostus kehittämiseen sekä tyhjät tai osin vajaakäytössä olevat teollisuustontit. Alueella jo olevien raskaan liikenteen dieseltankkauspuiteiden lisäksi sinne on tulossa raskaan liikenteen kaasutankkauspuite, johon kaasu saadaan suoraan viereiseltä biokaasulaitokselta.

Ongelmana on, että huoltoasemalla on vain muutama rekkapaikka eikä tontilla ei ole tilaa niiden lisäämiseen ja että vapaat tai vajaakäytössä olevat tontit ovat yksityisiä. Olisi löydettävä etenemistapoja, jolla yksityiset toimijat (tontinomistajat, vuokralaiset ja jakeluyhtiöt) saataisiin yhteisesti kiinnostumaan ja kehittämään useita alueen toimijoita hyödyttäviä pysäköintijärjestelyjä. Samalla tulisi selvittää, millä tavoin kaupunki ja mahdollisesti myös valtio voivat osallistua ja edesauttaa pysäköintipaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon.

Vastuutahoina osapuolten kokoamiselle yhteen ja konkreettisten etenemistapojen selvittämiseksi ovat Turun kaupunki ja Varsinais-Suomen ELY-keskus.



Avantin-Tuulissuon alue, Lieto

Kasvavalla Avantin-Tuulissuon teollisuus- ja logistiikka-alueella Kehätien varrella Liedossa on iso tarve järjestää raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja jo alueen omaan tarpeeseen. Alueen kadut ovat kapeita eikä yleisiä pysäköintipaikkoja ole tarjolla. Tuulissuon eritasoliittymän läheisyydessä on useita raskaan liikenteen tankkauspisteitä ja niiden tuntumassa yksityinen lounasravintola, jonka yhteydessä ei kuitenkaan ole pysäköintitilaa kuin parille rekalle.

Alueen länsiosaan on suunnitteilla uusi eritasoliittymä Kehätielle, joka parantaa Avantin alueen liikenneyhteyksiä entisestään ja lisää samalla alueen houkuttelevuutta myös liikennettä ja logistiikkaa palveleville oheispalveluille.

Jatkosuunnitelmissa on tarpeen kiinnittää huomiota raskaan liikenteen pysäköintiin. Alue on jo suurelta osin asemakaavoitettua, mutta osa tonteista on vielä rakentamatta. Tilan löytämistä pysäköinnille vaikeuttaa se, että tyhjät maa-alueet ovat pääosin yksityisiä. Yksi mahdollisuus alueen pysäköintipaikkojen lisäämiseen on rakentaa pysäköintitilaa Avantin alueen poikki kulkevan varasähkölinjan alle vastaavasti, miten edellä Luolalan alueelle suunnitellaan.

Riittävän isoa pysäköintialuetta voisi hyödyntää tauko- ja lepopaikkana muukin kuin alueella käyvä raskas liikenne, mikä samalla toisi lisää asiakaskuntaa alueen palveluille. Naantalin ja Turun satamia palvelevalle rekkaparkille alue on jo turhan kaukana, mutta laajemmin Turun seudun ja Helsingin suunnan raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkapulan vähentämiseen alueen sijainti on hyvä.

Jatkosuunnittelun vastuutahona on Liedon kunta.



Toisen vaiheen kehittämiskohteet ja varaukset

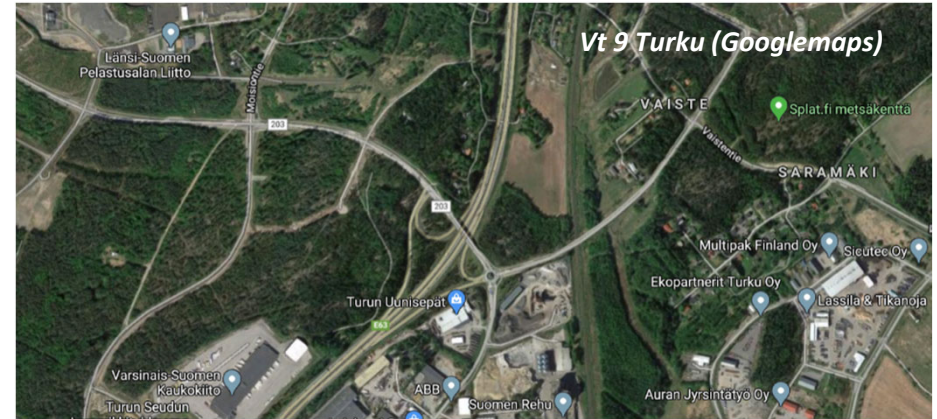
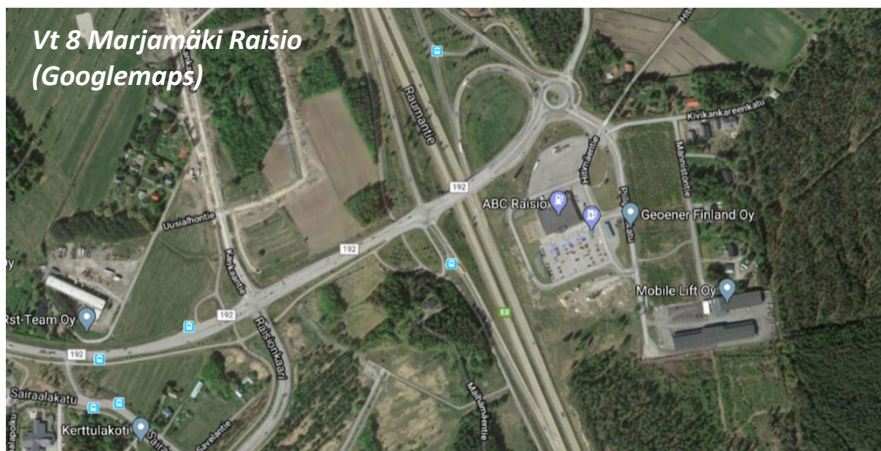
Marjamäen (vt 8 / mt 192) risteysalue, Raisio

Valtatien 8 ja Kustavintien yhdistävän Marjamäen eritasoliittymän vieressä sijaitsee nykyisin ABC-liikenneasema, joka on myös raskaan liikenteen suosima taukopaikka. Rekkapaikkoja asemalla on noin kymmenen, paikkojen lisäämiseen aseman tontilla ei ole tilaa.

Nykyisen ABC-aseman viereiset alueet olisivat edullisin paikka tarjota lisätilaa rekkapysäköintiin, mutta tontit on jo osin myyty tai varattu muuhun tarkoitukseen. Hiukan etelämpänä valtatie tulevan rinnakkaistien varsi on vielä kaavoittamatta, mutta jo etäämpänä liikenneaseman palveluista. Rinnakkaistien suunnittelun ja kaavoituksen yhteydessä on kuitenkin tarpeen tutkia mahdollisuudet löytää tilaa rekkaparkille tai kadunvarren rekkapysäköinnille, vähintäänkin alueen omiin tarpeisiin.

Kasitien toisella puolella eritasoliittymän tuntumassa on laajempia, osin teollisuustonteiksi kaavoitettuja ja osin kaavoittamattomia maa-alueita. Alueelle voisi tulevaisuudessa sijoittua myös toinen liikenneasema. Jatkokaavoituksessa ja suunnittelussa tulisi varata tilaa korkeatasoiselle rekkaparkille joko mahdollisen liikenneaseman tontille tai sen yhteyteen. Esim. 50 rekan pysäköintialue vaatii noin hehtaarin tontin. Lisäksi on tarpeen varata riittävästi yleistä pysäköintitilaa (kadunvarsi ja/tai P-alue) alueen oman raskaan liikenteen tarpeisiin.

Jatkosuunnittelun vastuutahona on Raision kaupunki.



Valtatien 9 ja Lentoasemantien risteysalue, Urusvuori Turku

Urusvuoren teollisuusalueen pohjoispuoli valtatie 9 ja Lentoasemantien eritasoliittymän tuntumassa on potentiaalinen alue raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikkojen kehittämiseksi tulevaisuudessa. Alue sijaitsee edullisesti Kehätien tuntumassa valtatie 9 varrella, se on teollisuuden ja logistiikan tulevaa kasvualuetta, pääosin vielä rakentamatta ja osin kaavoittamattakin. Nykyisissä kaavoissa on varaus myös huoltoasematontille, tosin se on kooltaan melko pieni.

Alueen jatkokaavoituksessa ja suunnittelussa tulisi varata tilaa korkeatasoiselle rekkaparkille joko mahdollisen liikenneaseman tontille tai sen yhteyteen. Esim. 50 rekan pysäköintialue vaatii noin hehtaarin tontin. Lisäksi on tarpeen varata riittävästi yleistä pysäköintitilaa (kadunvarsi ja/tai P-alue) alueen oman raskaan liikenteen tarpeisiin.

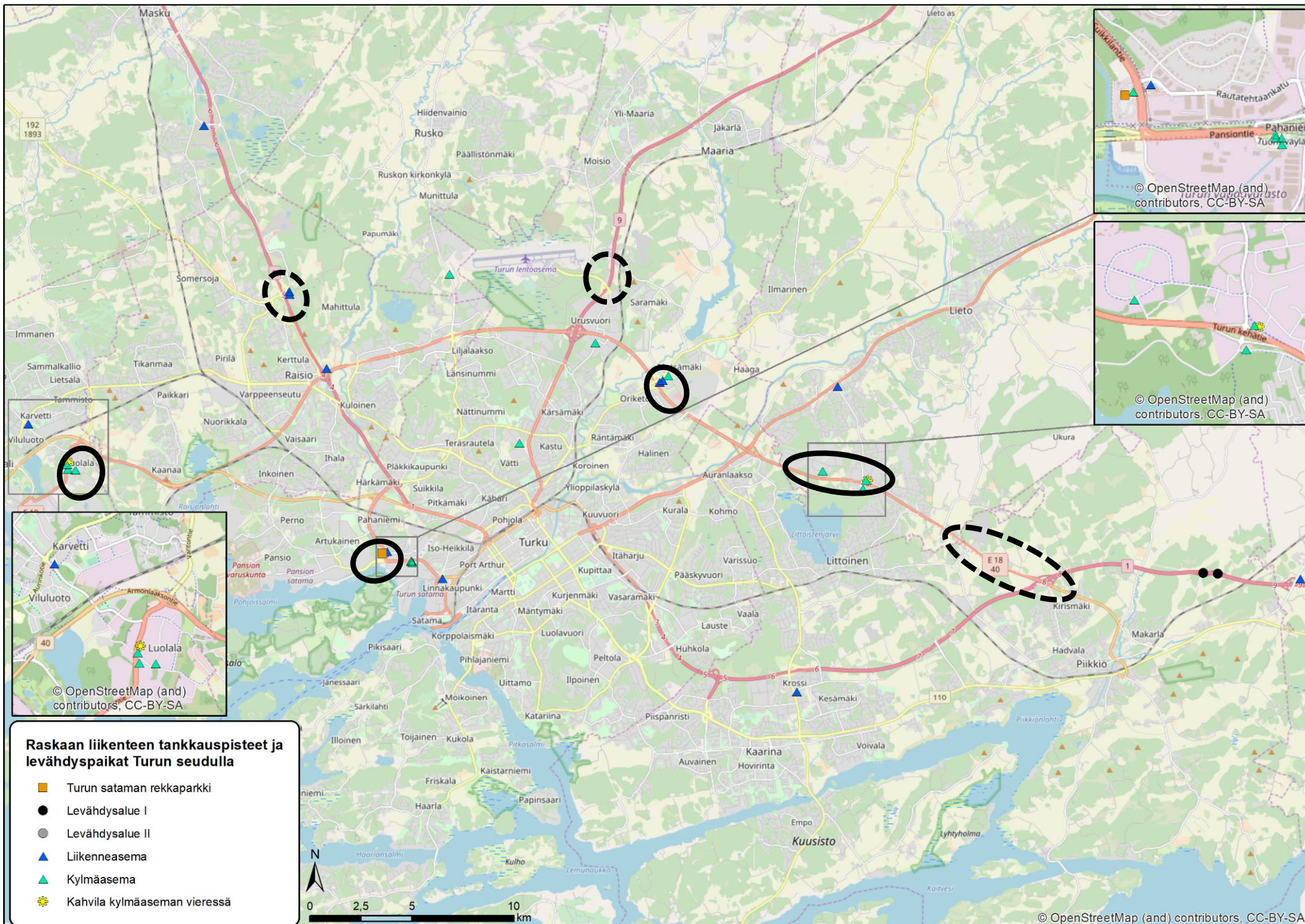
Jatkosuunnittelun vastuutahona on Turun kaupunki.

Pukkilan ja Kirismäen eritasoliittymien lähialueet Kehätiellä, Kaarina

Kehätien itäosassa Pukkilan ja Kirismäen eritasoliittymien lähialueet ovat pitkälti rakentamattomia ja kaavoittamattomia alueita, joille todennäköisesti sijoittuu tulevaisuudessa teollisuus- ja logistiikka-toimintoja. Ne ovat myös potentiaalisia liikenneasemien sijoittumiskohteita. Alueiden jatkosuunnittelussa ja mahdollisten liikenneasemahankkeiden yhteydessä tulisi varautua myös rekkapysäköinnin tarpeisiin.

Jatkosuunnittelun vastuutahona on Kaarinan kaupunki.

Kaupunkiseudun rekkaparkkien kehittämiskohteet ja varaukset



5. Tauko- ja lepopaikkojen kehittämiskohteita muualla Varsinais-Suomessa

Raskaan liikenteen levähdysalueiden ajankohtaisia kehittämistarpeita on Varsinais-Suomessa myös Turun kaupunkiseudun ulkopuolella.

Kivihovin palvelualue, vt 1 Suomensjärvi (Salo)

Valtion ylläpitämien pääväylien korkeatasoisten palvelualueiden joukkoon kuuluvalla Kivihovin palvelualueella on noin 50 rekkapaikkaa. Alueella voisi olla potentiaalia aidatulle ja valvotulle, maksulliselle rekkaparkille. Se olisi helppo toteuttaa erottamalla osa nykyisestä pysäköintialueesta tähän tarkoitukseen. Lisäksi huoltoasematoimijan kanssa tehty palvelusopimus pitäisi päivittää siten, että sopimukseen sisältyy myös rekkaparkin hoito. Kohteessa voitaisiin pilotoida maksullisen rekkaparkin toimivuutta. Vastuutahona on Väylävirasto ja ELY-keskus.

Valtatien 9 ja kantatien 41 risteysalue, Aura

Valtatien 9 ja kantatien 41 risteysalue Aurassa on erittäin suosittu raskaan liikenteen tauko- ja lepopaikka. Alueella sijaitsee vierekkäin sekä ABC-ketjun että Shellin liikenneasemat, joilla on yhteensä vajaa 30 rekkapaikkaa. Valtatien ja kantatien tasoliittymän korvaamisesta eritasoliittymällä laaditaan parhaillaan tiesuunnitelmaa. Siinä liittymää on kaavailtu siirrettäväksi uuteen paikkaan nykyistä etelämmäs. Suunnittelussa olisi tärkeää löytää ratkaisu, jossa nykyisten liikenneasemien toimintaedellytykset säilyvät tai jos ne eivät säily, on tilaa ja edellytykset uusien liikenneasemien rakentamiselle. Vastuutahoina ovat ELY-keskus ja Auran kunta.

Auran ABC-aseman pohjoispuolella on LP-alueeksi kaavoitettu ja rakennettu alue, joka on toiminut henkilöautomatkailijoita palvelevana valtion levähdysalueena ennen ABC-aseman rakentamista. Alue on edelleen valtion omistuksessa, joten sen olisi helppo ottaa raskaan liikenteen (pitempiaikaiseen) pysäköintikäyttöön, jos alueella tarvitaan lisää pysäköintitilaa. Nykyisellään alueella olisi valmista pysäköintitilaa ehkä noin kymmenelle rekalle. Käyttöönotto vaatisi vähintään jätehuollon järjestämistä. Vastuutahona on ELY-keskus.



Lähde Googlemaps



Lähde Turun seudun karttapalvelu

Valtatien 8 ja kantatien 43 risteysalue, Laitila

Laitilan keskustan tuntumassa sijaitsevan valtatie 8 ja kantatie 43 liittymän kulmauksessa toimii nykyisin raskaan liikenteen suosima Shellin liikenneasema. Asemalla on 15 rekkapaikkaa, mutta kuljettajakyselyn mukaan lisäpaikkoja kaivattaisiin. Valta- ja kantatien liittymän parantamiseksi eritasoliittymäksi laaditaan parhaillaan tiesuunnitelmaa ja asemakaavoja. Uusien järjestelyjen myötä kulku huoltoasemalle vaikeutuu ja on hyvin mahdollista, että aseman toimintaedellytykset nykypaikalla loppuvat. Paikka on tärkeä tauko- ja lepopaikka sekä valtatie 8 pitkämatkaiselle liikenteelle että Uudenkaupungin teollisuuden kuljetuksille. Tiesuunnittelussa ja kaavoituksessa tulisi löytää houkutteleva alue korvaavalle liikenneasemalle ja sen yhteydessä riittävälle raskaan liikenteen pysäköinti- paikkamäärälle. Vastuutahoina ovat Laitilan kaupunki ja ELY-keskus.



Uusikaupunki

Uudenkaupungin teollisuutta palvelee vilkas tavaraliikenne, mutta raskaalle liikenteelle soveltuvia huoltoasemia tai muita lepopaikkoja ei keskustan tuntumassa ole. Lähimmät taukopaikkoina palvelevat huoltoasemat ovat Kalannissa ja Laitilassa. Sannon-Orivon alueen maankäytön suunnittelussa kantatie 41 varrella on tarpeen ottaa huomioon ja edistää raskaan liikenteen taukopaikkojen syntyä.

Valtatie 9 Loimaa

Valtatien 9 varsi Loimaalla nousi kyselyssä yhdeksi kohteeksi, jossa kaivattaisiin raskaan liikenteen levähdysaluetta. Keskustan eritasoliittymän yhteydessä on huoltoasema, jonka pihalla ei kuitenkaan ole pysäköintitilaa kuin 1-2 rekalle. Pienellä tontilla lisätilaa ei ole toteutettavissa monellekaan autolle. Potentiaalinen tulevaisuuden paikka isommalle liikenneasemalle ja raskaan liikenteen pysäköinnin kehittämiseen olisi Loimaan eteläisen eritasoliittymän ympäristö, jossa on runsaasti teollisuus- ja työpaikkakäyttöön kaavailtua rakentamatonta maata. Vastuutahona on Loimaan kaupunki.

Valtatie 1 Salo

Kyselyssä Salon Piihovin ABC-asemalle kaivattiin lisää rekkapaikkoja. Valtatie 1 varrella Salossa (Halikossa) on myös Shell-liikenneasema. Tarvittaessa Shellin tontilla olisi runsaasti tilaa pysäköintialueen laajentamiseen, ABC-aseman pysäköintialue kattaa jo koko tontin.

6. Jatkotoimenpiteet

Turun sataman rekkaparkki

- Turun satama teettää suunnitelman nykyisen rekkaparkin jäsentämisestä ja alueen tehokkaammasta käytöstä
- Turun satama ja kaupunki tutkivat mahdollisuuksia pysäköintialueen laajentamiseen tai toisen pysäköintialueen toteuttamiseen lähialueella

Luolala / Naantalın sataman rekkaparkki

- Naantalın satama neuvottelee alueen tontinomistajien kanssa sopivan alueen vuokraamisesta rekkaparkkikäyttöön
- Naantalın kaupunki suunnittelee ja neuvottelee Fingrid Oy:n kanssa sähkölinjojen alla olevan maa-alueen käyttämisestä pysäköintiin

Oriketo, Turku (Metsämäen alue Kehätieliittymän pohjoispuolella)

- Varsinais-Suomen ELY-keskus ja Turun kaupunki kokoavat alueen toimijat yhteen pohtimaan etenemistapoja rekkapysäköinnin lisäämiseksi

Avantin-Tuulissuon alue, Lieto

- Liedon kunta selvittää mahdollisuuden toteuttaa pysäköintipaikkoja alueen poikki kulkevan sähkölinjan alle tai muualle alueelle

Korkeatasoisiin rekkaparkkeihin ja liikenneasemiin varautuminen

- Turku, Raisio ja Kaarina varautuvat maankäytön suunnittelussa rekkapysäköinnin ja liikenneaseman toteuttamisedellytyksiin valtatie 9 tuntumassa Urusvuoren pohjoispuolella, Marjamäessä valtatie 8 ja Kustavintien liittymän tuntumassa sekä Pukkilan ja Kirismäen eritasoliittymien tuntumassa Kehätien varrella

Kivihovin palvelualue, vt 1 Suomusjärvi (Salo)

- ELY-keskus selvittää yhdessä Väyläviraston kanssa mahdollisuudet toteuttaa alueelle aidattu ja valvottu maksulliselle rekkaparkille

Valtatien 9 ja kantatien 41 risteysalue, Aura

- ELY-keskus ja Auran kunta huolehtivat valtatie 9 ja kantatie 41 eritasoliittymän suunnittelun yhteydessä, että nykyisten liikenneasemien toimintaedellytykset säilyvät tai löytyy tilaa ja edellytykset uusien liikenneasemien rakentamiselle
- ELY-keskus selvittää tarpeen ja mahdollisuuden osoittaa entinen valtion levähdysalue rekkapysäköinnin tarpeisiin

Valtatien 8 ja kantatien 43 risteysalue, Laitila

- ELY-keskus ja Laitilan kaupunki huolehtivat valtatie 8 ja kantatie 43 eritasoliittymän suunnittelun yhteydessä, että nykyisen liikenneaseman toimintaedellytykset säilyvät tai löytyy tilaa ja edellytykset uuden suuremman liikenneasemien rakentamiselle

Raskaan liikenteen pysäköinti teollisuus- ja logistiikka-alueilla

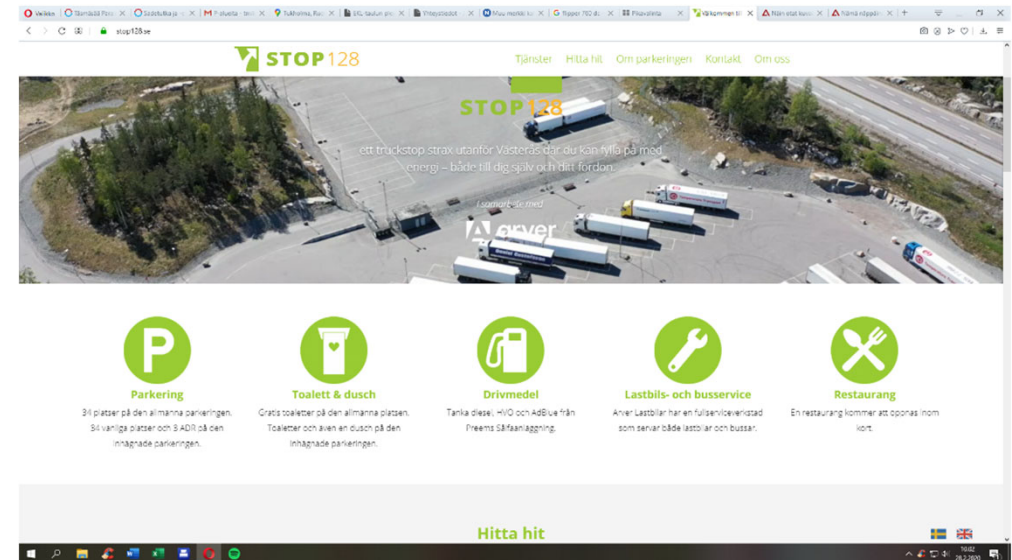
- Kunnat tarkistavat tekeillä olevat teollisuus- ja logistiikka-alueiden asemakaavat ja katusuunnitelmat ja varmistavat, että raskaalle liikenteelle on riittävästi pysäköintimahdollisuuksia katujen varsilla tai yleisillä pysäköintialueilla
- Kunnat pohtivat mahdollisuuksia parantaa raskaan liikenteen pysäköintimahdollisuuksia teollisuus- ja logistiikka-alueilla, joilla pysäköintipaikoista on pulaa

Liite 1.

Esimerkkejä rekkaparkeista Suomesta ja Ruotsista

Stop 128, Västerås

Kuorma-autojen myyntiä, huoltoa ja muita palveluja tarjoavan Scania-jälleenmyyjä Arverin rekkaparkki, jonka hoidosta vastaa Västeråsın kaupunki. Vapaasti käytettävissä 34 paikkaa ja toiset 34 maksullista paikkaa turvatulla alueella. WC:t, suihkut ja ravintola kuljettajille, tankkaus ja rekkahuolto autoille. <https://stop128.se/> (kuvat stop128.se)



Security Park Sweden, Jöngköping

Aidattu ja kameravalvottu maksullinen rekkaparkki Jöngköpingin vieressä Hyltenassa. Laajennusalue vanhan E4-tien päällä (ei näy vielä ilmakuvasssa). Palvelut viereisellä huoltoasemalla. Lähistö laajaa logistiikka-alueetta.

<https://secpark.com/>

(kuvat Googlemaps)

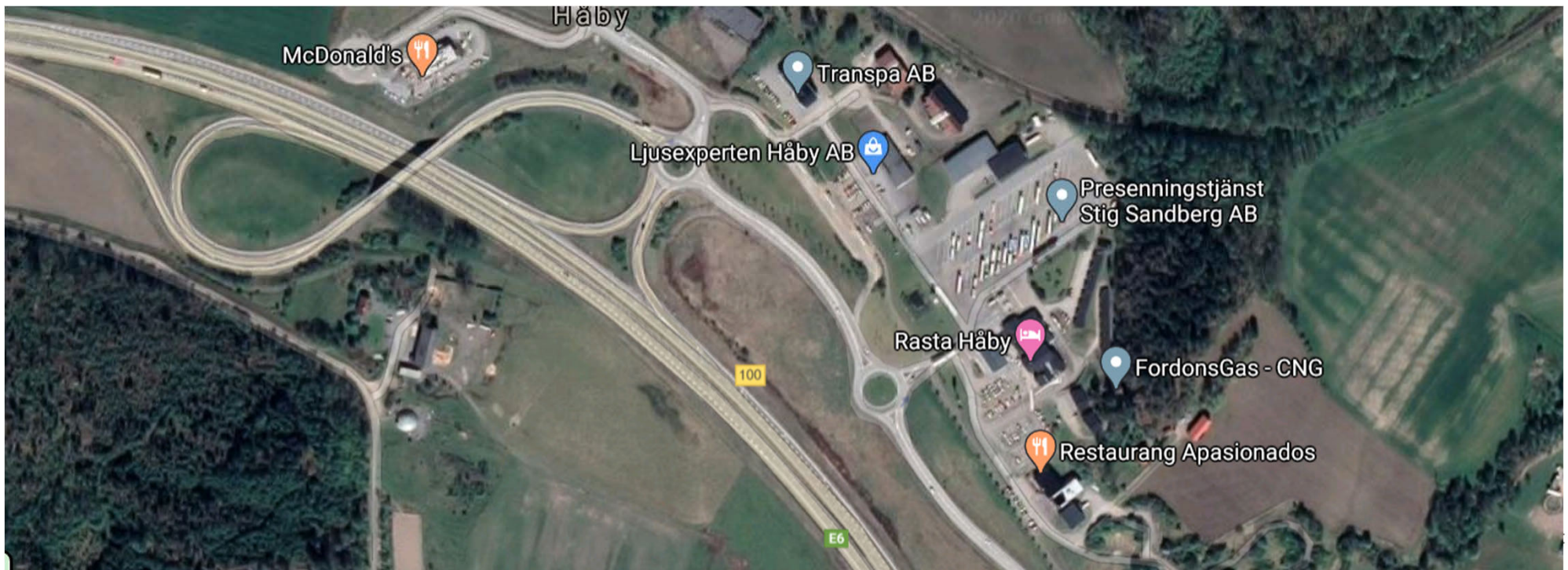


Rasta Sverige AB

Rasta on ruotsalainen tienvarsimotelli- ja palveluasemaketju, jolla on vartioituja yöparkkeja rekoille 11 paikkakunnalla, kuvissa esimerkit Nyköpingistä ja Håbystä.

<https://www.rasta.se/>

(kuvat Googlemaps)



Parainen

Teollisuusalueelle rakennettu raskaan liikenteen pysäköintialue, joka tarjoaa paikan kuormien järjestelyyn ja lepotaukojen pitoon.
(kuvat Googlemaps)





Parainen

Kaupungin omistama teollisuustontti sisääntulotien varrella palvelee rekkojen ja peräväunujen pysäköintialueena. (kuvat Googlemaps)