



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Närings-, trafik- och miljöcentralen  
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

# **Raskaan liikenteen pysäköintialueet pääkaupunkiseudulla**

## **Markkinavuoropuhelu kevät 2021**

**Uudenmaan ELY-keskus  
Helsingin kaupunki  
Espoon kaupunki  
Vantaan kaupunki**



# Raskas liikenne lisääntynyt - pysäköintikapasiteetti ei riitä

- Raskaan liikenteen liikennemäärät ovat koko Suomen tieverkolla suurimmillaan Kehä III:lla vt3:n ja Tuusulanväylän (kt 45) välillä, jossa kulkee yli 10 000 raskasta ajoneuvoa yhden arkivuorokauden aikana.
- Raskaan liikenteen liikennemäärät ovat kasvaneet selvästi viime vuosien aikana Kehä III:n itäosien lisäksi erityisesti valtateillä 3, 4 ja 7 sekä Tuusulanväylällä (Kt 45). Kasvua liikennemääriin on neljässä vuodessa tullut noin 20-40 %.
- Tauko- ja levähdysalueiden pysäköintikapasiteetti on useilla pääkaupunkiseudun alueilla täysin käytössä.
- Kapasiteetin puutteen vuoksi raskasta ajoneuvokalustoa pysäköidään enenevässä määrin alueen epävirallisilla paikoilla ja kaupunkien katuverkolla. Esimerkiksi Vantaalla Tikkurilantien varressa on yöaikaan pysäköitynä kymmeniä raskaita ajoneuvoja (laskentatieto syyskuulta 2019). Myös muita logistiikka-alueiden sisääntuloväylien varsia, joitakin kauppakeskusten pysäköintialueita ja linja-autoille varattuja pysäköintipaikkoja käytetään tilanpuutteen vuoksi raskaiden ajoneuvojen pysäköintiin.



# Pahin pula pysäköintialueista pk-seudulla

- Pulaa raskaalle liikenteelle soveltuvista pysäköinti- ja palvelualueista on erityisesti Helsingin seudulla ja Uudellamaalla. Haaste on ollut tiedossa jo pitkään ja ongelman ratkaisun hakemiseksi on laadittu useita selvityksiä ja tehty [käyttäjälaskentoja](#).
- Ajo- ja lepoaikalainsäädäntö sekä liikenneturvallisuus edellyttävät kuljettajilta taukoja määrävälein ja kuljetusketjujen kustannustehokkuus puolestaan taukojen oikea-aikaisuutta ja ajantasausta mm. satamiin tai määränpähän saavuttaessa.
- Taukojen pitäminen edellyttää pysäköintiin soveltuvien alueiden olemassaoloa ja pääkaupunkiseudulta tällaisia alueita on maankäytön ja seudun voimakkaan kasvun myötä poistunut käytöstä ja samaan aikaan Helsingin seudun kasvun seurauksena on tavaraliikenne vain lisääntynyt. Ongelma on käynyt vuosien saatossa yhä tukalammaksi.
- Pahin tilanne on yönaikaisen pysäköinnin osalta, jolloin monet nykyiset alueet ovat ylikuormittuneita.
- Nyt ongelmaan haetaan ratkaisua kolmen etenemispolun kautta



# Kolme etenemispolkua

## Nyt käydään markkinavuoropuhelua kohdista 2 ja 3.

1.

### Liikenteen palvelualueet ns. liikenneasemat

Helsingin seudun sisääntuloväylille kaksi-kolme uutta isoa liikenteen palvelualueita, joissa erityisesti huomioiden raskaan liikenteen tarpeet (mm. riittävän suuri pysäköintikapasiteetti, polttoainejakelu ja 24/7 ravintolapalvelut). Näitä edistetään seudullisen MAL-sopimuksen puitteissa.

2.

### Yönylipysäköintialueet

Lähemmäs pääkaupunkiseutua raskaan liikenteen pysäköintialueita täydentämään yksityisiä sekä valtiovetoisia pääväylien varrella sijaitsevia isoja taukoalueita. Palvelutaso edellä olevaa niukempi, mutta sijainti lähempänä pääkaupunkiseutua. Yöaikaiseen pysäköintiin (autossa yöpymiseen) sekä lyhytaikaiseen pysäköintiin soveltuvia alueita voi olla yksi tai useampia ja voivat olla käytössä myös vain määräajan (esim. 4-8 vuotta).

3.

### Ajantasauspaikat

Pieniä, lyhytaikaisia ajantasaus- ja odotusalueita pääkaupunkiseudulta. Pienet (vähimmillään vain muutaman ajoneuvoyhdistelmän kokoiset) alueet voivat olla myös väliaikaisia (esim. vain vuoden käytössä) ja toimisivat mm. odotus- ja ajantasausalueina satamiin tai rakennustyömaille saavuttaessa. Voisivat palvella myös perävaunun väliaikaisena jättöpaikkana esim. kuormauksen ja kuormanpurun aikana. Uudet taukopaikka-alueet on ajatuksena kytkeä seurantajärjestelmään, jossa käyttöastetta voidaan seurata reaaliajassa mobiilisovelluksen avulla ja kuljettajille olisi saatavilla tietoa pysäköintitilanteesta.



2.

## Parkkialueita yönylipysäköintiin

- Pysäköintialueita yönylipysäköintiin sekä odotusalueeksi mm. satamiin saavuttaessa sekä siirtokuormaus- ja perävaununjättökäyttöön
- Sijainti Kehä III:n tuntumassa toimivien liikenneyhteyksien päässä
- Alueita voi olla yksi tai useampia
- Ensisijaisesti haetaan alueita, jotka otettavissa käyttöön muutamassa kuukaudessa
- Alue voi olla käytettävissä määrääjän, esim. 4...8 vuotta
- Riittävän kokonainen alue (vähintään luokkaa 20 ajoneuvoyhdistelmää)
- Yönaikaisessa pysäköinnissä korostuu alueen turvallisuus (sekä ajoneuville, kuljettajalle että lastille) ja tietty turvallisuuden takaava perusinfra: valaistus, mahdollisesti alueen aitaus, video-/kulunvalvonta sekä WC-/sosiaalitulat ja jätehuolto.
- -> Jatkon osalta mahdollisena toimintamallina jo heti ensimmäisen työpajan jälkeen valtion/kuntien kilpailutuksen kautta järjestämä hankinta



## 2.

# Mahdollisia kriteerejä yönylipysäköintialueille

## keskustelun pohjaksi

- **Määritetään erikseen vähimmäisvaatimukset ja toisaalta laatukriteerit**
- **Sijainti Kehä III:n läheisyydessä**, Vt1 ja Vt7 välillä, sen sisäpuolella tai välittömästi ulkopuolella.
- Etäisyys valtaväylistä, esim. etäisyys Vt1:ltä, Vt3:lta, Vt4:ltä; millainen raskaan liikenteen yhteys alueelle valtaväylältä. Yhteyden soveltuvuus HCT-yhdistelmille?
- **Liikenneyhteydet**, saavutettavuus, kaavan mahdollistaminen, kuinka nopeasti mahdollista käynnistää investointi vai jo tällä hetkellä toiminnan käynnistämisen mahdollistava alue?
- Riittävä koko, miten tämä määritellään? Minimi esim. 2 ha vai **minimitila** 20 ajoneuvoyhdistelmälle? Onko kyseessä yksi alue vai parin kolmen alueen muodostama kokonaisuus.
- **Tasainen alue** (liikkeellelähtö, yöpyminen)
- Yöpymistä ajatellen sekä kuljettajan, ajoneuvon että lastin turvallisuus: **Valaistus, aidattu alue**, kameravalvonta?, kulunvalvonta?
- **WC-tilat**, suihkutilat? **Jätehuolto**
- Ravintolapalveluita ei edellytetä, entä jonkinlainen ruoanvalmistusmahdollisuus?



3.

## Ajantasaupaikat pääkaupunkiseudulla

- Ajatuksena on tutkia mahdollisuutta toteuttaa lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja / ajantasaupaikkoja pysäköintisovelluksen avulla olemassa oleville alueille.
- Pysäköintisovellus mahdollistaa, että pysäköintipaikkoja ei tarvitse rakentaa, vaan voidaan hyödyntää jakamistalouden periaatteiden mukaisesti olemassa olevia alueita.
- Alueet voivat olla kuntien tai yksityisten omistuksessa ja nämä liitettäisiin raskaalle liikenteelle suunnattuun pysäköintisovellukseen.
- Sovellukseen voidaan liittää myös vain väliaikaiseksi ajateltuja paikkoja (kuten aluekehityskohteita tai väliaikaisesti vajaakäytöllä olevia/hyödyntämättömiä alueita, jotka kuitenkin myöhemmässä vaiheessa on osoitettu muuhun maankäyttöön) ja hyvin pieniäkin maa-alueita.
- Reaaliaikainen seuranta mahdollistaa, että toimijat voivat jakaa sovelluksen kautta tiedon vapaista maa-alueista/pysäköintipaikoista. Paikat voisivat näkyä sovelluksessa vapaana ainoastaan, kun tarjoaja niin tahtoo.
- Käydään markkinavuoropuhelua ja toimintamallin rakentamista kevään 2021 aikana läpi Raklin vetämässä klinikkatyössä kolmen työpajan kautta.



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Närings-, trafik- och miljöcentralen  
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

# Taustaa raskaan liikenteen tauko- ja pysäköintiproblematiikkaan







## Pääkaupunkiseutu on valtakunnallisesti merkittävä kuljetusten solmu

- Merkittävä osa koko Suomen raskaan liikenteen kuljetusten määränpäistä sijaitsee pääkaupunkiseudulla, erityisesti Helsingin ja Vantaan alueilla. Keskeinen rooli on Uudenmaan satamilla, jotka palvelevat koko Suomea.
- Keskeisimpiä väyliä ovat valtatie 3 ja 4, mutta myös Valtateiden 1 ja 7 suunnat. Kuljetusmäärät ovat nousseet selvästi viime vuosina.
- Kuljetusten tulee saapua satamiin ja määränpäihin yhä useammin hyvin täsmällisesti, jolloin niiden ajoaikoihin on varattava väljyyttä. Myös monien pääkaupunkiseudun toimintaa palvelevien kuljetusten tulee saapua määränpäähän hyvinkin tarkassa aikaikkunassa. Tällaisia ovat monet kaupan kuljetukset ja tiiviisti rakennetuilla alueilla olevien rakennustyömaiden materiaalitoimitukset.
- Kuljetusten kustannustehokkuuden kohentamiseksi on ajoneuvojen suurimpia sallittuja mittoja nostettu. Jotta suuria ns. HCT-yhdistelmiä voitaisiin käyttää koko kuljetusketjussa, tarvitaan paikkoja, joihin perävaunun voi jättää turvallisesti odottamaan, sillä katuverkolla ne eivät mahdu sujuvasti operoimaan.



# Miksi taukopaikkoja tarvitaan?

- **Raskaan liikenteen palvelualueet, levähdysalueet ja erilaiset siirtokuorma-alueet ovat oleellinen osa toimivaa kuljetusketjua ja tavaroiden liikkumisen mahdollistavaa infra-**
- **Mahdollistaa toimivan yhteiskunnan edellyttämien tavarakuljetusten lainsäädännön mukaisen hoitamisen**
- **Liikenneturvallisuuden varmistaminen**
  - Ajo- ja lepoaika-asetus: tavoitteena turvallisempi liikenne, mahdollisuus lakisääteiseen taukoon
- **Elinkeinoelämän kuljetusten toimintaedellytysten tukeminen**
  - Taukopaikkoja sopivissa kohden kuljetusketjua => kohtuulliset logist.kust. ja hyvä kulj.tehokkuus
  - Turvallisuusvaatimukset kasvaneet (kuljettajan, ajoneuvojen ja lastin) => kylmät alueet eivät vastaa vaatimuksia (kv.rikollisuus tulossa Suomeen)
  - Siirtokuorma
  - Perävaunun tilapäinen pysäköinti
- **Taukopaikkojen puutteesta seuraa**
  - Joudutaan rikkomaan ajo- ja lepoaika-asetusta tai pysäköidään epävirallisille/luvattomille paikoille – liikenneturvallisuusuhka (väsymys, muun liikenteen haittaaminen)
  - Turhaa ajoa – taloudellisesti kannattamatonta, ympäristövaikutuksia





# Tarve nykytilanteessa

## Arvio raskaan liikenteen pysäköinti- paikkojen lisätarpeesta

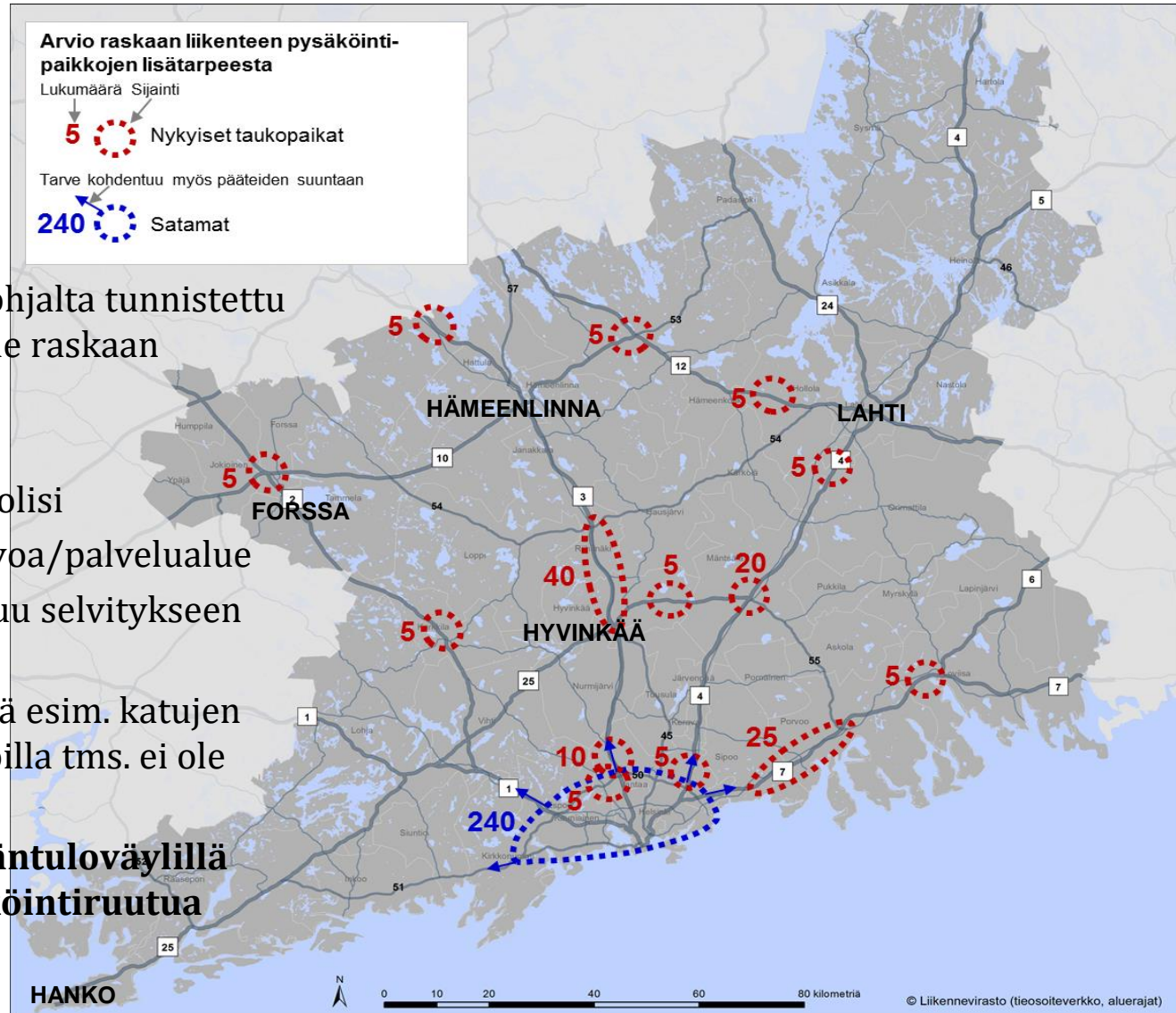
Lukumäärä Sijainti

5 Nykyiset taukopaikat

Tarve kohdentuu myös pääteiden suuntaan

240 Satamat

- Erilaisten selvitysten pohjalta tunnistettu tarve noin 2-3:lle uudelle raskaan liikenteen palvelu- ja taukopaikka-alueelle
  - optimikapasiteetti olisi n. 100-200 ajoneuvoa/palvelualue
- Oheinen kartta pohjautuu selvitykseen vuodelta 2016
- Epävirallista pysäköintiä esim. katujen varsilla, kauppojen pihoilla tms. ei ole huomioitu
- **Tarve pk-seudun sisääntuloväylillä 300....400 uutta pysäköintiruutua**





Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Närings-, trafik- och miljöcentralen  
Centre for Economic Development, Transport and the Environment

# Tulevaisuuden tarve

- Helsingin seudulle ennakoidaan vahvaa väestön kasvua tuleville vuosikymmenille
- Väestön määrä korreloi vahvasti tavaraliikenteen volyymin kanssa
- Erityisesti Vantaan alue vahvasti profiloitunut valtakunnallisena logistiikka-alueena

- Väestön kasvu**
- Logistiikan keskittyminen Uudellemaalle**

## Uusi logistiikkakeskus tuo 60 työpaikkaa Keravalle

Keravalle rakennetaan yli 18 000 neliömetrin suuruis logistiikkakeskus, johon tulee vuokralle muun muassa logistiikkayhtiö Dachser.

Mia Rouvinen HS HELSINGIN SANOMAT  
13.11.2019 16:21

- ”Uusimaa on Suomen logistinen solmukohta; Suomen keuhkot, joiden kautta maa hengittää sisään ja ulos vientiä ja tuontia.”

[https://www.uudenmaanliitto.fi/aluekehitys/tulevaisuusin\\_muutoksessa/uusimaa\\_logistiikan\\_solmuna.36521.b](https://www.uudenmaanliitto.fi/aluekehitys/tulevaisuusin_muutoksessa/uusimaa_logistiikan_solmuna.36521.b)

## osto&logistiikka

HANKINTA TOIMITUSKETJUT KULJETUKSET SISÄLOGISTIIKKA TEKNOLOGIA LE



SISÄLOGISTIIKKA 30.09. 09:00

Barona Logistiikka Logistiikka

## Baronalle iso logistiikkakeskus Vantaan Viinikkalaan

Liki 33 000 neliön keskukseseen tulee myös alan suurin koulutuskeskus.

30.09.2020

Teksti Esko Lukkari

Barona Varastopalvelut Oy käynnistää Vantaalla tämän vuoden Suomen suurimman logistiikkakeskushankkeen. Logistiikkakeskuksen

Taulukko: Toimintaympäristön ja liikenteen tunnuslukuja

		Uudenmaan ELY-keskus	Osuus koko maasta
Väestö 2020 (31.12.2019)	henkilöä	2060 254	37 %
Väestönkasvu 1990-2019	henkilöä	468 758	89 %
Ennustettu väestönkasvu 2018-2040*	henkilöä	267 607	77 %
Työpaikat (2017)	kpl	943 137	41 %
BKT (2017)	M€	100 498	45 %
Maapinta-ala	km <sup>2</sup>	19 421	6 %
Maantiet (1.1.2020)	km	9 046	12 %
Liikennesuorite (1.1.2020)	milj.autokm.	11 705	30 %
Tavaraliikenteen kuljetussuorite (2017)	milj.tkm.	6 545	25 %
Erittäin vilkkaaliikenteiset tiot (2017 > 15 km	km	562	56 %

TILAAJILLE Analyysi

Järvenpäässä sijaitsee Lidlin suurin jakelukeskus, johon mahtuisi 10 jalkapallokenttää - logistiikka on ruokakauppojen kilpailuvaltti

29.10.2018 07:30

LOGISTIIKKA DIGITALOUS KAUPPA TOIMITILAT

Kauppalehti

# Liikennemäärät

## RASKAAN LIIKENTEEN LIIKENNEMÄÄRÄT JA KEHITYS NELJÄSSÄ VUODESSA 2015-2019

### Raskaan liikenteen määrä KVLras 2019



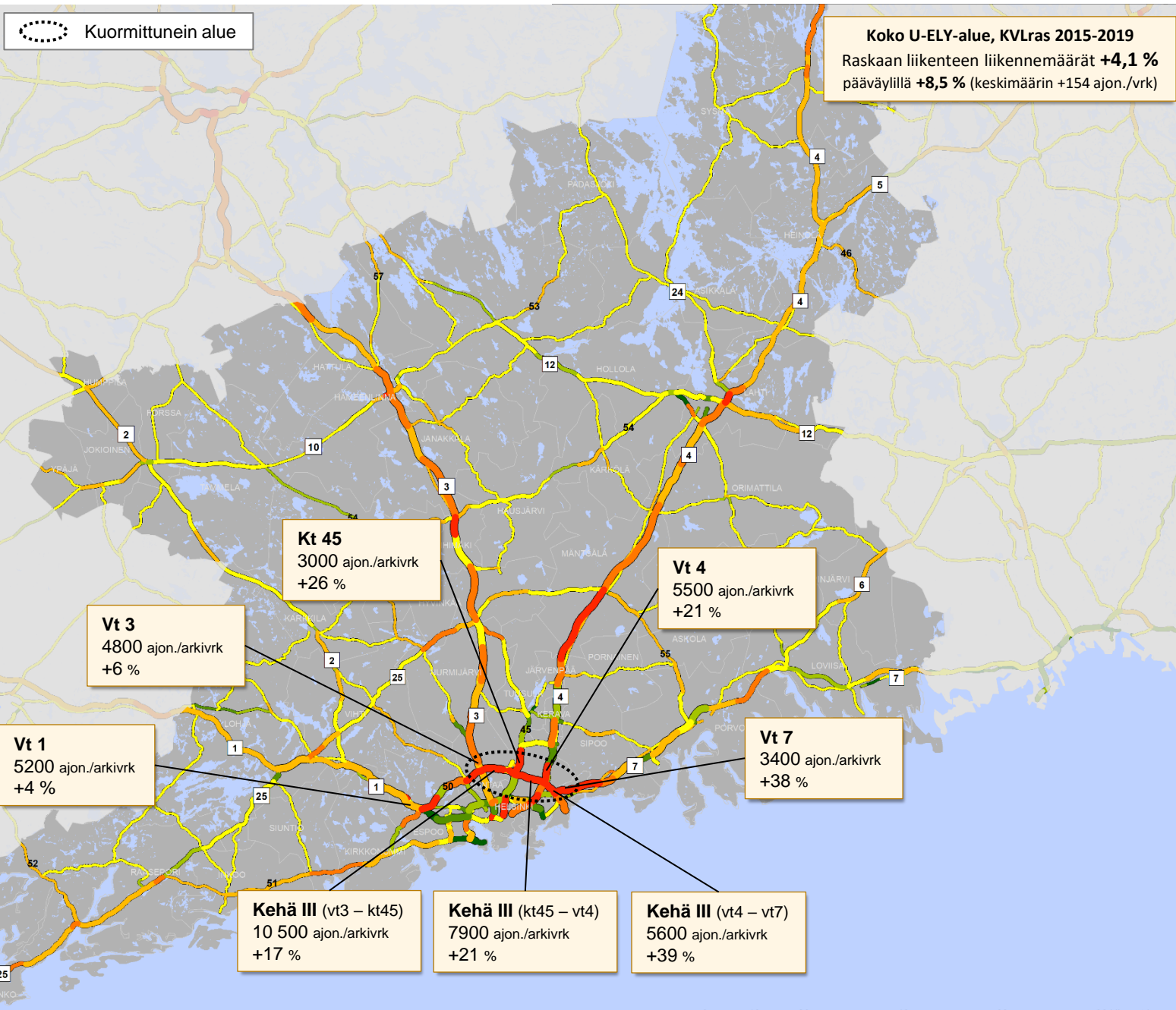
### Liikennemäärän kehitys KVLras 2015 - 2019



*HUOM. Tierekisterin KVL-arvot muodostetaan edellisvuoden laskentatietoihin pohjautuen. KVL2019-arvot kuvaavat siten vuotta 2018 ja KVL2015-arvot vuotta 2014.*

Kuormittunein alue

**Koko U-ELY-alue, KVLras 2015-2019**  
Raskaan liikenteen liikennemäärät **+4,1 %** pääväylillä **+8,5 %** (keskimäärin +154 ajon./vrk)

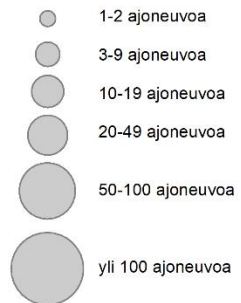


# Laskentatulokset 2019

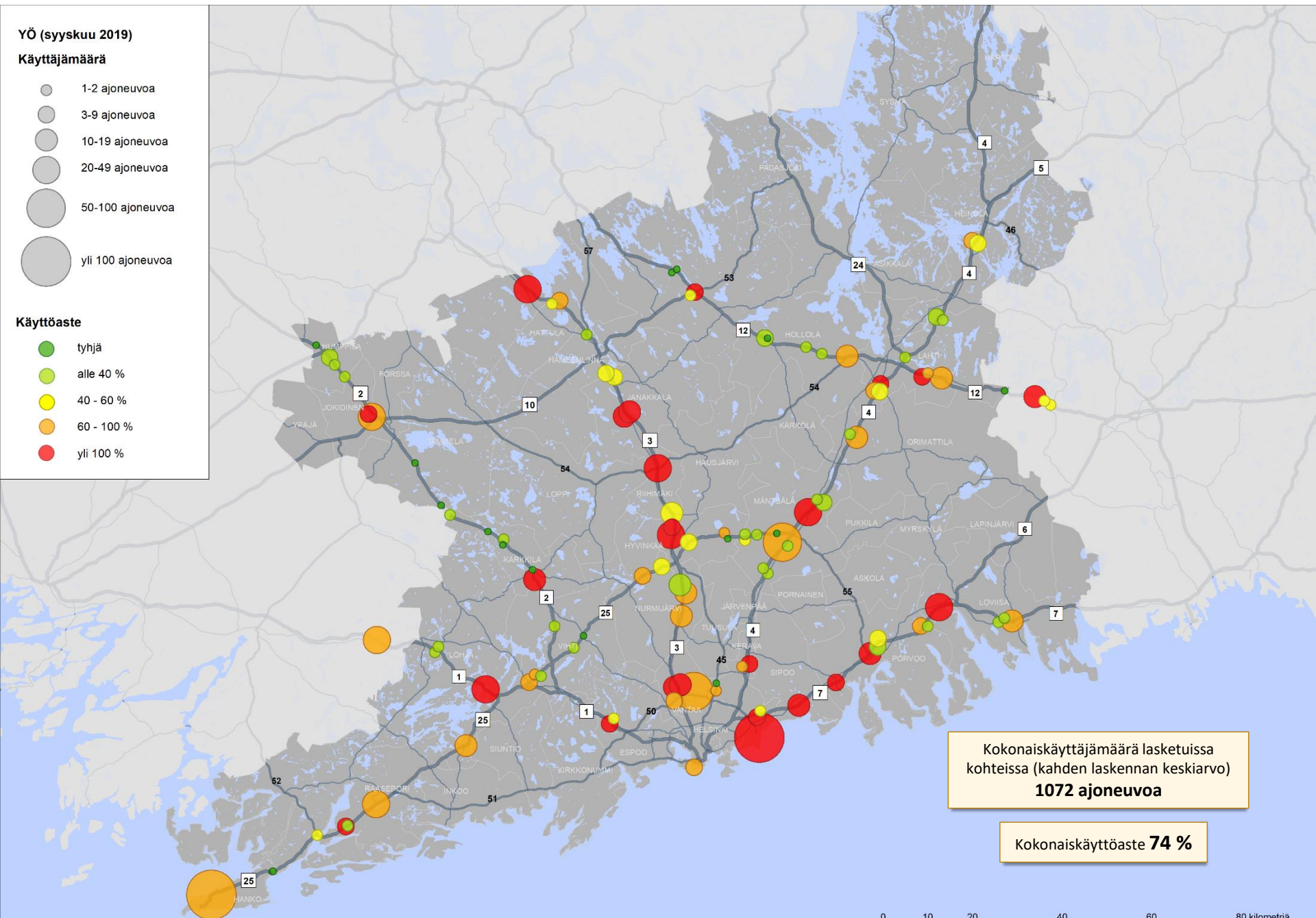
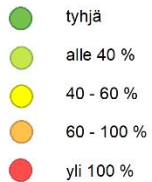
## KÄYTTÄJÄMÄÄRÄT JA KÄYTTÖASTEET YÖLLÄ

YÖ (syyskuu 2019)

Käyttäjämäärä



Käyttöaste

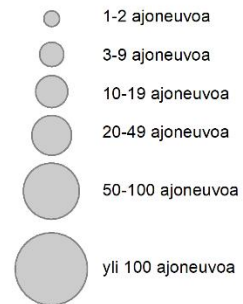


# Laskentatulokset 2019

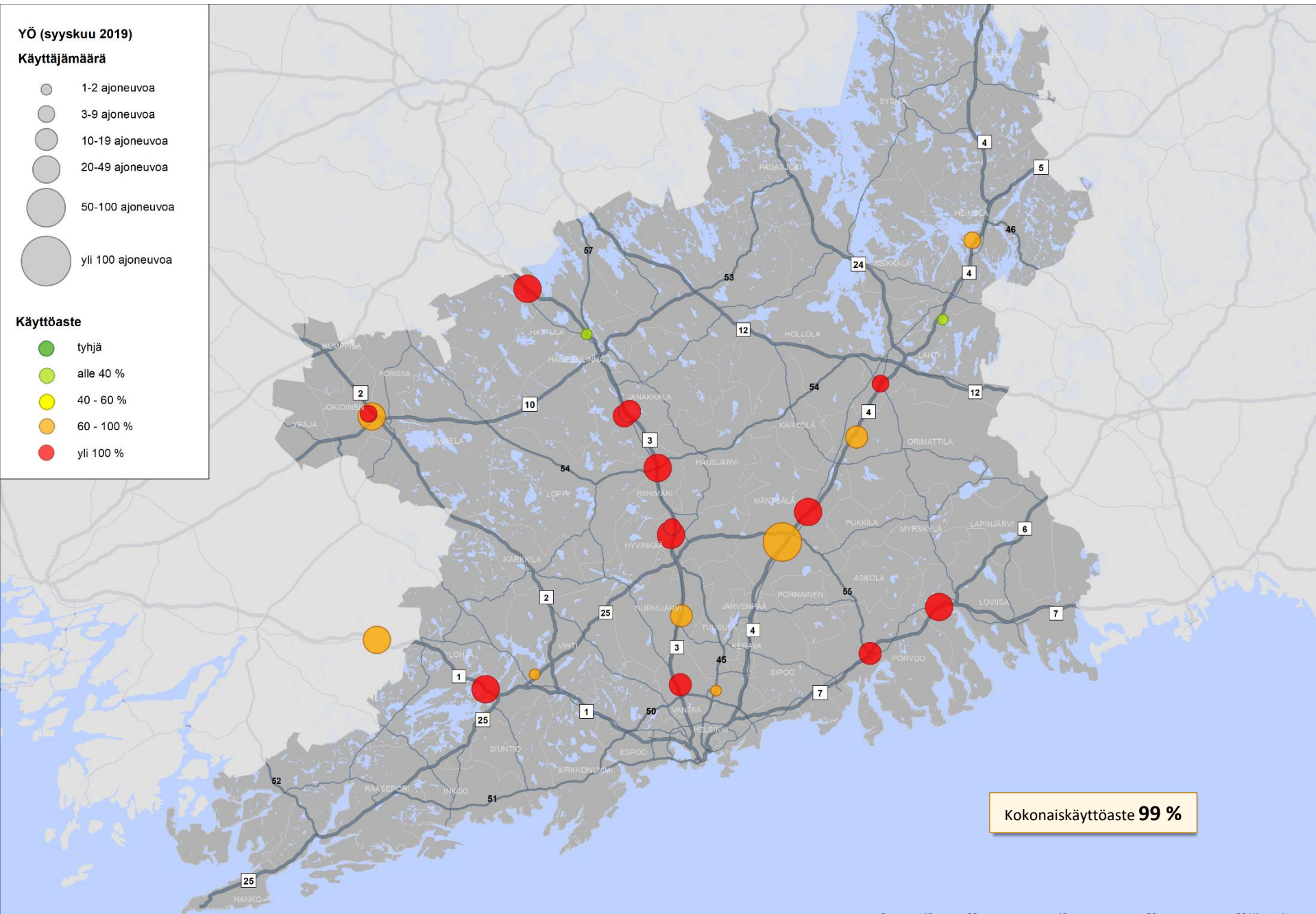
## KÄYTTÄJÄMÄÄRÄT JA KÄYTTÖASTEET YÖLLÄ ALUEILLA, JOILLA ON PALVELUJA

YÖ (syyskuu 2019)

Käyttäjämäärä



Käyttöaste





## Raskaan liikenteen arkivuorokauden liikennemäärät ja maantieverkon nykyinen taukopaikkakapasiteetti

- Korkeista liikennemääristä huolimatta taukopaikkakapasiteettia on nykyisellään niukasti Kehä III:lla ja vt 4:llä Järvenpään, Tuusulan, Keravan ja Vantaan alueilla.
- Nykytilanteessa lähinnä Kehä III:a sijaitseva isompi vt 4:n tauko-/palvelualue on Mäntsälän Tuuliruusun levähdysalue (\*), jonne on Kehä III:lta 40 km ajomatka.

