

Raskaan liikenteen taukopaikat MAL-prosessissa

ANNE HERNEOJA
MARKKU HIETALA
PAJU ASIKAINEN
JUHANI BÄCKSTRÖM
ALPO RONKAINEN
JANI VON ZANSEN
KATJA LINDROOS

Lausuntoaika
10.12.2018 - 8.2.2019

UUDELY/13042/2018

RAPORTTEJA xx | 201X

Raskaan liikenteen taukopaikat MAL-prosessissa
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto:

Kansikuva:

Kartat:

Painotalo:

ISBN 978-952-314-xxx-x (painettu)

ISBN 978-952-314-xxx-x (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-xxx-x

www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

Esipuhe	2
1 Työn tavoitteet ja tarkastellut etenemispolut.....	3
2 Lähtökohdat ja reunaehdot	5
2.1 Osapuolet ja heidän näkökulmansa.....	5
2.1.1 Kunnat	5
2.1.2 Valtio.....	5
2.1.3 Kuljettajat, kuljetus- ja logistiikkayritykset.....	6
2.2 Taukopaikkatarve	6
2.3 Tarkastellut sijainnit.....	7
2.4 Palvelurakenne.....	9
2.5 Kansainvälisiä esimerkkejä.....	11
2.5.1 Ruotsi	11
2.5.2 Saksa.....	12
2.5.3 Englanti.....	13
2.5.4 Italia.....	13
2.6 Mahdollisia rahoituslähteitä	14
2.7 Taukopaikan hallintamalliin liittyviä näkökohtia.....	15
2.8 Yhteenveto lähtökohdista ja reunaehdoista	16
3 Taukopaikkavaihtoehdot.....	17
3.1 Taukopaikkavaihtoehtojen analyysi.....	17
3.2 Ehdotus etenemispoluksi.....	18
4 Kustannusjakomalli.....	20
4.1 Hyötyvät tahot	20
4.2 Kustannusjaon periaatteet	21
4.3 Kustannusjako ja perustelut	21
4.4. Esimerkkilaskelma	22
4.5 Luonnos MAL-sopimuksen kirjaukseksi.....	23
Lähteet.....	25
Liitteet.....	26
Liite 1. Kohdekohtaista tietoa taukopaikkavaihtoehtojen tilanteista	26
Liite 2. Sopimusluonnos	64

Esipuhe

Työn tavoitteina oli aikaansaada raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli Helsingin seudulle, kuntien ja valtion yhteinen sitoutuminen kustannus- ja vastuunjakomalliin MAL-sopimukseen kirjattavaksi ja etsiä liiketaloudellisesti kannattavaa toteutuskonseptia palvelukokonaisuudelle.

Työn tilasivat Uudenmaan ELY-keskus ja HSL. Työn ohjausryhmään olivat kutsuttuina seuraavat henkilöt:

Johanna Järvinen	ELY-keskus
Topi Ulmanen	ELY-keskus
Janne Kojo	ELY-keskus
Reetta Putkonen	Helsinki
Saara Kanto	Helsinki
Ulla Tapaninen	Helsinki
Markku Antinoja	Espoo
Markus Holm	Vantaa
Päivi Nuutinen	Liikennevirasto
Jaakko Knuutila	Liikennevirasto
Sini Puntanen	HSL
Aarno Kononen (varajäsen)	HSL
Petri Suominen	Uudenmaan liitto
Henrik Helenius	KUUMA-kunnat

Työ käynnistyi toukokuussa 2018 ja se valmistui marraskuussa 2018. Työn tekemisestä vastasivat Anne Herneoja (projektipäällikkö) ja Katja Lindroos Sitowise Oy:stä, Markku Hietala ja Paju Asikainen Colliers International Finland Oy:stä, Juhani Bäckström WSP Finland Oy:stä, Jani von Zansen Futugene Oy:stä ja Alpo Ronkainen BDO Oy:stä.

1 Työn tavoitteet ja tarkastellut etenemispolut

Työn tavoitteina oli aikaansaada raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjako-malli Helsingin seudulle, kuntien ja valtion yhteinen sitoutuminen kustannus- ja vastuunjakomalliin MAL-sopimukseen kirjattavaksi sekä etsiä liiketaloudellisesti kannattava toteutuskonsepti palvelukokonaisuudelle. Raskaan liikenteen taukopaikoille, niinkutsutuille, rekkaparkeille ja niiden yhteyteen sijoittuville kuljettajapalveluille, on yhä suurempi tarve etenkin pääkaupunkiseudulla. Nykyisten taukopaikkojen käyttöasteet ovat korkeat ja osalla alueista vuokrasopimus on päättymässä. Taukopaikkojen osoittaminen on kriittinen kysymys paitsi elinkeinoelämän kuljetusten, myös pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmasta. Tärkeimmät toimijat ovat taukopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon osallistuvat tahot, mm. valtio ja kunnat sekä yksityiset palveluntuottajat. Taukopaikkoja ei voi kuitenkaan toteuttaa, jollei niille osoiteta paikkoja kaavoituksessa.

Tavoitteisiin pääsemiseksi oli tarpeen määritellä valtion intressi, kuntien intressit ja muiden toimijoiden intressit sekä aikaansaada yhteinen ymmärrys käyttäjien ja toimijoiden tarpeista. Lisäksi laadittiin raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli, johon kuntien ja valtion ennakoidaan olevan mahdollista sitoutua.

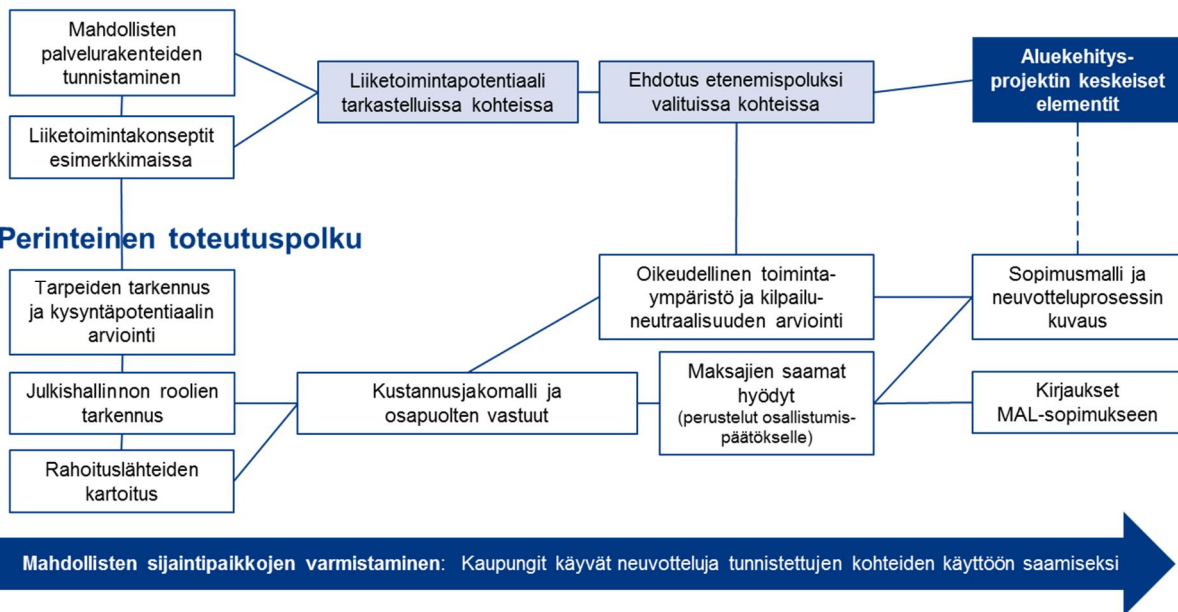
Tärkeässä roolissa oli tunnistaa pilottikohteet kustannus- ja vastuunjaon periaatteiden soveltamiseksi. Koh-teiden tunnistus ja toteutettavuuden selvittäminen oli kuntien vastuulla.

Taukopaikoiksi soveltuvien alueiden saatavuus ja niiden toteuttamisen rahoitus ovat aiemmin osoittautuneet erittäin haasteellisiksi. Tämän vuoksi työssä tarkasteltiin kahta etenemispolkua rinnakkain (kuva 1):

- **Markkinaehtoisessa** etenemispolussa pyritään löytämään sellainen kokonaisuus palveluja, joista muodostuu liiketaloudellisesti kannattava.
- **Perinteinen** etenemispolku lähtee siitä, että julkishallinto toteuttaa tarvittavan infrastruktuurin ja kilpailuttaa palvelutuotannon. Perinteisen etenemispolun yksi tutkittava variaatio on se, että yritys toteuttaa infrastruktuurin ja valtio sitoutuu ostamaan taukopaikkapalvelun sovittavaan vuosihintaan esimerkiksi kymmeneksi vuodeksi.

Samanaikaisesti konsulttitoimeksiannon kanssa kaupungit selvittivät tunnistettujen alueiden toteuttamiskelpoisuutta ja edistivät niiden käyttöön saamista.

Markkinaehtoinen toteutuspolku



Kuva 1. Työn päävaiheet.

2 Lähtökohdat ja reunaehdot

Raskaan liikenteen taukopaikkatarve on merkittävä pääkaupunkiseudulla. Suurin haaste on löytää toimintaan sopivia, riittävän suuria maa-alueita pääväylien liittymien tuntumasta. Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeesta ja alueiden käyttöasteista on tehty useita selvityksiä, jotka muodostavat tämän työn perustan:

- Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeiden priorisointi. Liikennevirasto (2018). Salanne, Seppä ja Tikkanen.
- Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus. Liikennevirasto (2015.) Salanne, Jaakkola, Seppä ja Tikkanen
- Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2015). Salanne, Jaakkola, Kiiskilä, Leskinen, Seppä, Tikkanen ja Tuominen.
- Raskaan liikenteen palvelu- ja taukoalueiden tarve- ja toteutusmahdollisuudet Helsingin, Espoon ja Vantaan alueilla -selvityksen. Vantaa, Helsinki ja Espoo (26.3.2018. Bäckström, Lehtinen, von Zansen, Herneoja).

2.1 Osapuolet ja heidän näkökulmansa

2.1.1 Kunnat

Kunnat ovat avainasemassa raskaan liikenteen taukopaikoiksi soveltuvien alueiden osoittamisessa kaavoituksessa. Taukopaikka-alueet eivät kuitenkaan ole haluttuja, koska nähdään, että ne ovat tilaa vieviä eivätkä ne tuota kovinkaan paljon verotuloja.

Toisaalta raskaan liikenteen taukopaikat luovat osaltaan edellytyksiä toimivalle kaupungille: Kaupan kuljetusten on saavuttava määränpäähänsä sovittuna aikana. Täydennysrakentamiskohteisiin rakennustuotteet on toimitettava juuri oikeaan aikaan, koska työmailla ei ole välivarastointimahdollisuuksia. Satamat ja lentoasema ovat portteja maailmalle. Lentorahti mahdollistaa omalta osaltaan Kaukoidän matkustajaliikenteen tarjontaa, mikä parantaa koko Suomen vetovoimaisuutta. Vastaavasti tavara- ja henkilöliikenne tukevat toisiaan meriliikenteessä. Siksi on tärkeää, että tavarakuljetukset voivat saapua juuri oikeaan aikaan terminaleihin.

2.1.2 Valtio

Valtion intressinä on varmistaa, että valtakunnallisella ja kansainvälisellä tavaraliikenteellä on toimivat olosuhteet myös pääkaupunkiseudulla. Liikenneyhteydet, jotka johtavat valtion intressissä oleviin kuljetus- ja liikennekohteisiin ovat valtion kiinnostuksen kohteita. Tällaisia ovat Helsinki-Vantaan lentoasema, Vuosaaren satama ja Länsisatama. Taukopaikkoja tarvitseva tavaraliikenne on valtakunnallista.

Valtion intressissä on järjestää kuljettajille mahdollisuus noudattaa ajo- ja lepoaikasäädöksiä, mikä edistää samalla liikenneturvallisuutta.

2.1.3 Kuljettajat, kuljetus- ja logistiikkayritykset

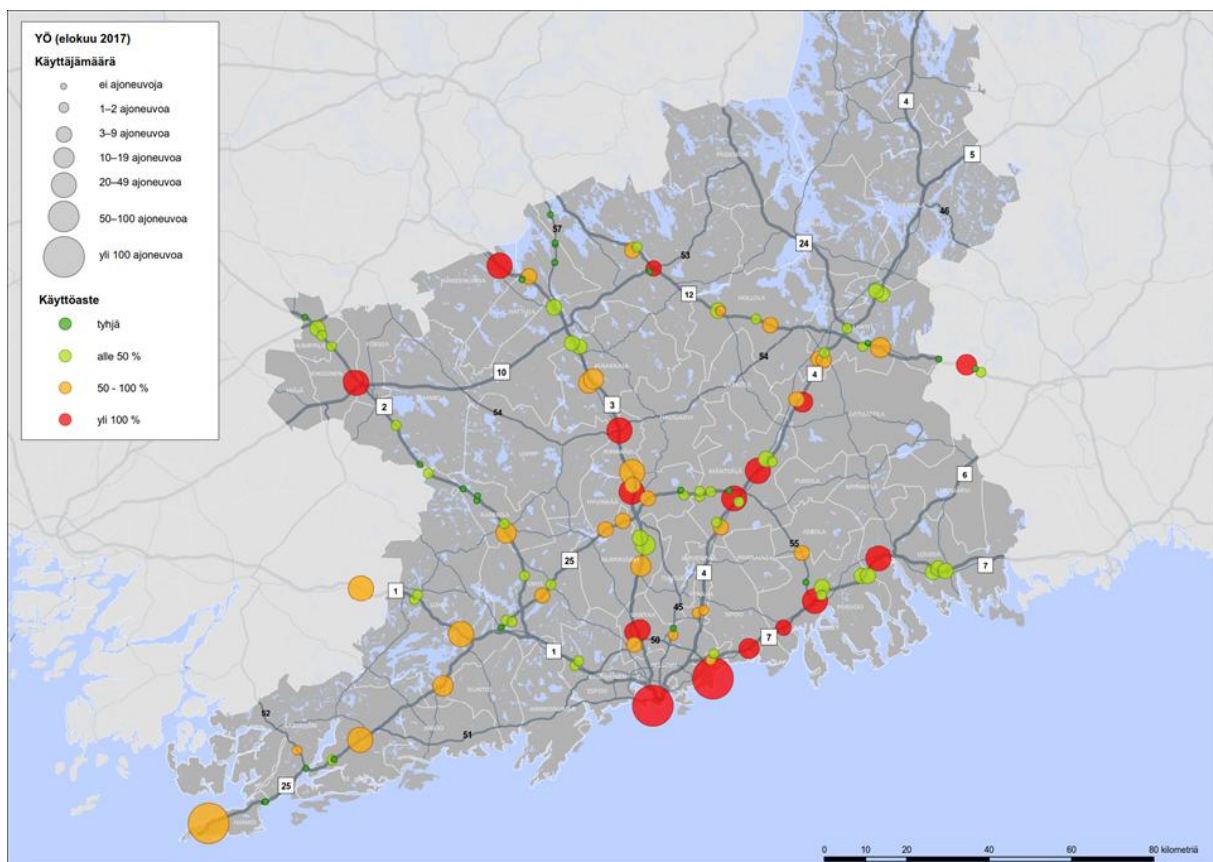
Taukopaikat palvelevat raskasta liikennettä sekä kuljettajia lakisääteisten taukojen ja vuorokausilevon mahdollistamisessa. Asianmukaisesti varustellut taukopaikat parantavat kuljettajien työolosuhteita merkittävästi ja siten parantavat kuljetusalan houkuttelevuutta, mikä helpottaa ammattitaitoisten kuljettajien saatavuutta.

Taukopaikoilla on keskeinen rooli kuljetusketjussa kuormauksen ja purkauksen suunnittelussa sekä kuljetustehtävien koordinoinnissa. Taukopaikat ja niihin liittyvät kenttäalueet voivat tarjota mahdollisuuden myös pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin ja kuormayksiköiden siirtokuormaukseen. Ajoneuvojen ja kuormayksiköiden käsittelyalueita tarvitaan erityisesti siirryttäessä pääväyliltä lähemmäs tiivistä kaupunkirakennetta tai lähdetäessä sieltä kohti pääväyliä. Parhaimmillaan taukopaikkaverkosto voi vähentää raskaan liikenteen määrää ja tyhjänä ajoa pääkaupunkiseudulla.

Taukopaikkojen puute saattaa liikennemäärien lisääntyessä vaikuttaa yritysten logistiseen tehokkuuteen ja alueen saavutettavuuteen. Logistiikka- ja palveluyritykset, kuljetusliikkeet ja varustamot joutuvat kaikki tekemään kustannuksia lisääviä erityisjärjestelyjä aikataulutetun toiminnan turvaamiseksi.

2.2 Taukopaikkatarve

Taukopaikkojen tarve on suuri erityisesti Helsingin seudulla, missä taukopaikkojen kuormitusasteet ovat yli 100% (kuva 2).



Kuva 2. Taukopaikkojen käyttäjämäärät ja käyttöasteet yöllä (elokuu 2017).

Taukopaikkatarjonnan riittävä lisääminen pääkaupunkiseudulla pelkästään nykyisiä alueita laajentamalla ei ole mahdollista. On tunnistettu tarve noin 2-3:lle raskaan liikenteen palvelu- ja taukopaikka-alueelle enintään 30 minuutin ajoajan päässä kohteista, joita ovat mm. Vuosaaren satama, Länsisatama, Helsinki-Vantaan lentoasema sekä suuret rakennustyömaat. Näiden kohteiden lisäksi Kehä III:n varrella välillä Tuupakka–Hakkila on lukuisia yksittäisiä terminaaleja, joissa raskas liikenne asioi tuonti-, vienti ja jakeluliikenteen yhteydessä. Pääkaupunkiseudun aluerakenteesta ja etäisyyksistä johtuen tarvitaan yksittäisten taukopaikkojen muodostama verkosto, jonka pisteet sijaitsevat pääväylien, logististen kohteiden ja Kehä III:n läheisyydessä.

Palvelu- ja taukoalueilla tulisi kullakin olla noin 100–200 raskaan liikenteen autopaikkaa. Laajentumisvaran olisi hyvä olla 50–150 ajoneuvoyhdistelmälle. Maankäyttö ja infrastruktuuri voivat kuitenkin johtaa pienempiin alueisiin. Muutama suuri palvelu- ja taukopaikka-alue on todennäköisesti keskittämishyötyjen ja liiketointamahdollisuuksien näkökulmasta parempi ratkaisu kuin monta pientä aluetta. Liiketaloudellisesti alueen tulee olla houkutteleva myös henkilöautoilijoille. Raskaan liikenteen määrät pelkästään eivät riittäne ylläpitämään taukopaikoilta edellytettyä palvelurakennetta ja -valikoimaa.

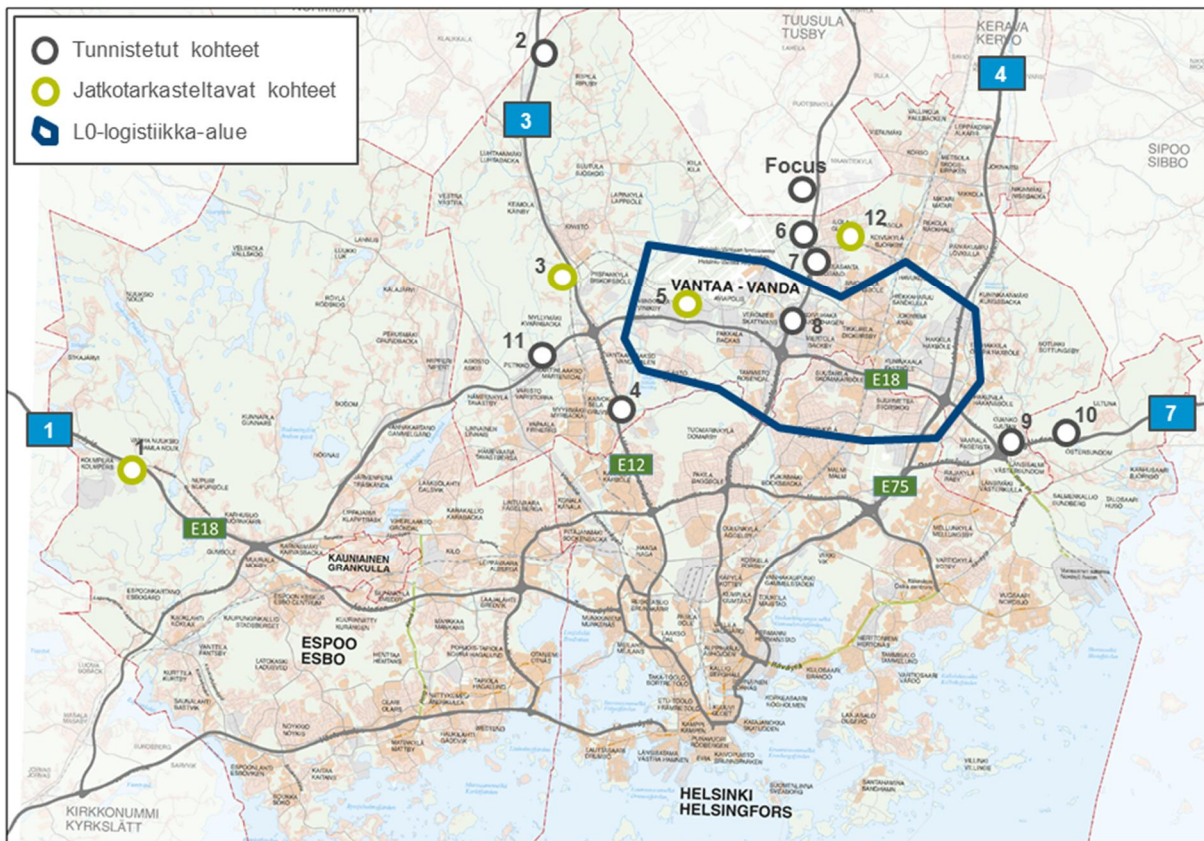
Alueella tulee olla mahdollisimman pienet kaltevuudet ja sen on oltava helposti saavutettavissa kaikista ajosuunnista. Sen ei tule sijaita kaukana päätiestä, tai olla liikenteellisesti hankalassa paikassa (siirtymäreitiltä, risteävä liikenne, liikennevalot). Alueen ja väylästäön mitoituksessa on varauduttava 34 metrin yhdistelmäpituuteen. Kuljettajien tarvitsemien palvelujen tulee sijaita pysäköintialueen läheisyydessä. Palveluja on kuvattu tarkemmin luvussa 2.4.

2.3 Tarkastellut sijainnit

Lähtökohtana ovat ”Raskaan liikenteen palvelu- ja taukoalueiden tarve- ja toteutusmahdollisuudet Helsingin, Espoon ja Vantaan alueilla” (26.3.2018) -selvityksessä kaupunkien kaavoittajien tunnistamat potentiaalliset sijainnit. Alueita kartoitettiin seuraavin kriteerein:

- Noin 30 minuutin ajoaika pääkaupunkiseudun tärkeimmille kohdealueille, joita ovat Länsisatama, Vuosaaren satama sekä Kehä III välillä Tuupakka–Hakkila. Pahin vaje taukopaikoista on satamien lisäksi pääkaupunkiseudun sisääntuloteillä (valtateillä 4, 3, ja 7 sekä Kehä III:lla).
- Palvelu- ja taukoalueelle tulee olla helppo yhteys päätieltä. Kehä III ja pääkaupunkiseudun sisääntuloväylät eritasoliittymän läheisyydessä ovat hyviä sijainteja.
- Alueen tulee optimitilanteessa olla noin 10 hehtaarin suuruinen ja käytössä raskaan liikenteen palvelu- ja taukoalueeksi toistaiseksi. Poikkeustapauksessa voidaan harkita määräaikaista ratkaisua. Määräajan minimi on 10 vuotta, jotta investointi on jollain tavoin perusteltavissa.

Tarkastelujen tuloksena löydettiin 11 mahdollista kohdetta (kuva 3). Niistä valikoitui tässä työssä jatkokatkellettaviksi **neljä kohdetta: Turunväylä (kartalla 1), Keimola (3), Lentoasema (5) ja Tuusulantie (7)**, joka työn kuluessa vaihtui **Koivukylänväyläksi (12)**. Tuusulan Focus todettiin mielenkiintoiseksi vaihtoehdoksi kauempana tulevaisuudessa, etenkin Kehä IV -tien kehittyessä. Raskaan liikenteen pysäköintitoimintaan mahdollisesti soveltuvaa Helsingin kaupungin omistuksessa olevaa maata löytyi myös Vuosaaren satama-alueen viereltä. Kohde kannattaa merkitä tulevaisuuden potentiaalliseksi taukopaikaksi.



Kuva 3. Tarkastellut sijainnit.

Jatkotarkasteltavat neljä kohdetta valikoitiin seuraavin tavoitekriteerein:

- arvio alueen saatavuudesta raskaan liikenteen pysäköintialueen käyttöön
- arvio taukopaikan palvelurakennetta tukevan liiketoiminnan mahdollisuuksista
- arvio alueelle mahtuvien pysäköintipaikkojen määrästä on mahdollisimman iso.

2.4 Palvelurakenne

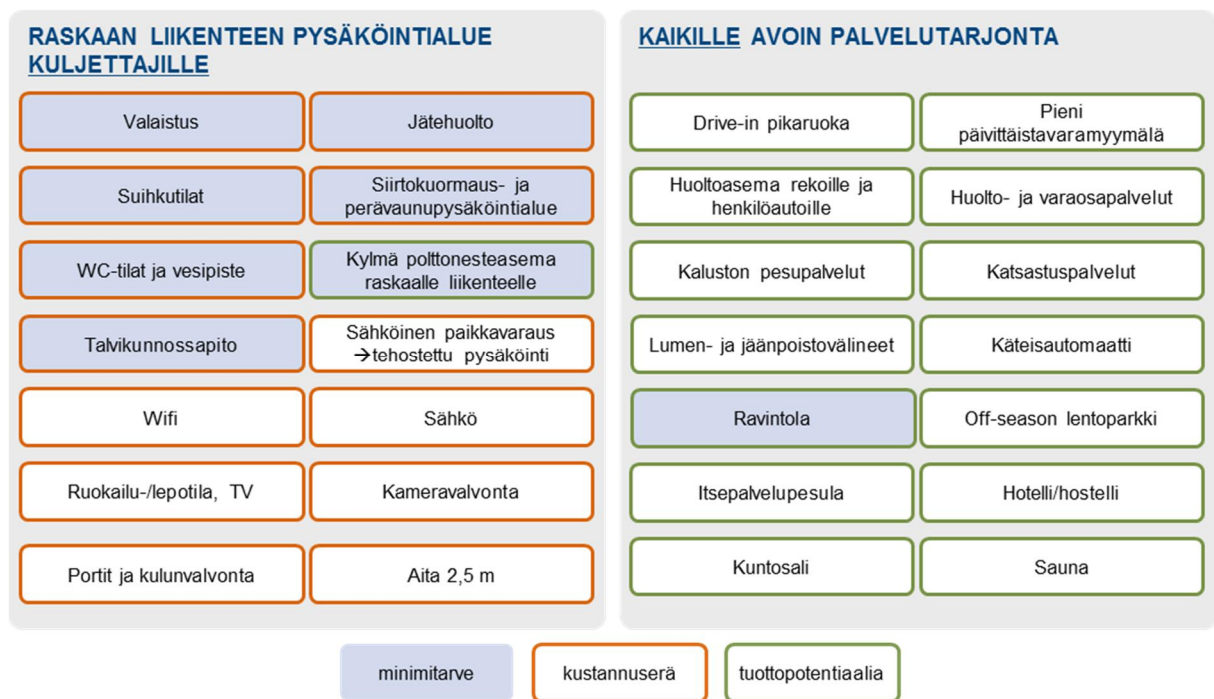
Tiehallinnon vuonna 2007 julkaistussa raportissa *Sidosryhmien tarpeet liikenteen palvelualueille* tunnistettiin, että yksityisten palvelutarjoajien taukopaikkoja pidettiin vetovoimaisempina kuin Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueita, koska niissä paremmiksi arvioitiin palvelujen laatu, sosiaalisuus, suuremmat pysäköinti-alueet sekä turvallisuus. **Käyttäjäkysyntä kohdistuu enenevässä määrin kattavamman palvelutarjonnan pysäköintialueisiin.** Käyttöasteet ovat suurimpia alueilla, jotka tarjoavat palveluja 24/7.

Palvelurakenne voidaan jakaa minimipalveluihin sekä täyden palvelun unelmamalliin, joka on esitetty täydessä laajuudessaan kuvassa 4. Kuljettajien tarvitsema minimipalvelutarjonta pohjaa ensikädessä Liikenneviraston vuonna 2018 julkaisemaan *Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeiden priorisointi* -raportin yhteydessä tutkittuihin ja tunnistettuihin minimitarpeisiin. Minimitarpeet on kuvattu kuvassa 3 sinisellä taustalla olevissa laatikoissa. Saksan vähimmäistasoluokitukset moottoriteiden taukopaikoille (Autohof-alueviitoitus) tukee pitkälle minimitarjonnassa listattuja palveluvaatimuksia, lisäten lähinnä vain 24/7 aukioloaikavelvoitteen, klo 11–22 ruokailutarjontavelvoitteen, enintään 1 km etäisyyden moottoritie liittymään sekä vähintään 50 raskaan liikenteen pysäköintipaikkamäärän 50 000 keskimääräisen vuorokausiliikenteen alittaville, ja vähintään 100 paikkaa liikennemäärän ylittävälle teille.

Ruotsissa Trafikanalysin julkaisema *Trygga och säkra uppställningsplatser* (2016) listasi taukopaikkojen minimivaateissa tärkeimmiksi taukopaikkaominaisuuksiksi kuljettajien mukaan WC:t, suihkun ja ravintolan. Näiden minimivaateiden lisäksi toivepalvelujen kärjessä oli elintarvikeliike/kioski ja tankkausmahdollisuus. Saman raportin mukaan Norjassa kaikilla taukopaikoilla on suihkut, WC:t ja valaistu pysäköintialue. Lisäksi ne ovat tavallisesti sijoittuneet ravintola- ja huoltamopalvelujen oheen. Norjassa taukopaikkapysäköinnin ja WC:n käytön tulee olla maksutonta, mutta muista palveluista kuten sähköstä ja suihkusta voidaan periä maksu.

Turvallisen pysäköinnin etujärjestön Esporgin ja Saksan Truck Parking Europan raskaan liikenteen laadukkaiden taukopaikkojen taukopaikkalistauksissa yleisiksi havaittuja palveluja ja ominaisuuksia on puolestaan listattu kuvassa 4 valkostaustaisissa laatikoissa. Kotimainen lisä palvelutarjontaan olisi lähinnä majoituspalvelujen tai kuntosalin yhteydessä oleva sauna. Lentoaseman läheisyydessä hiljaisempina aikoina mahdollisesti vajaakäytössä olevaa pysäköintitilaa voisi harkita vuokrattavan laajennusvaraksi lentoparkkitoimijoille, joilla sesonkiluonne on oletettavasti päinvastainen.

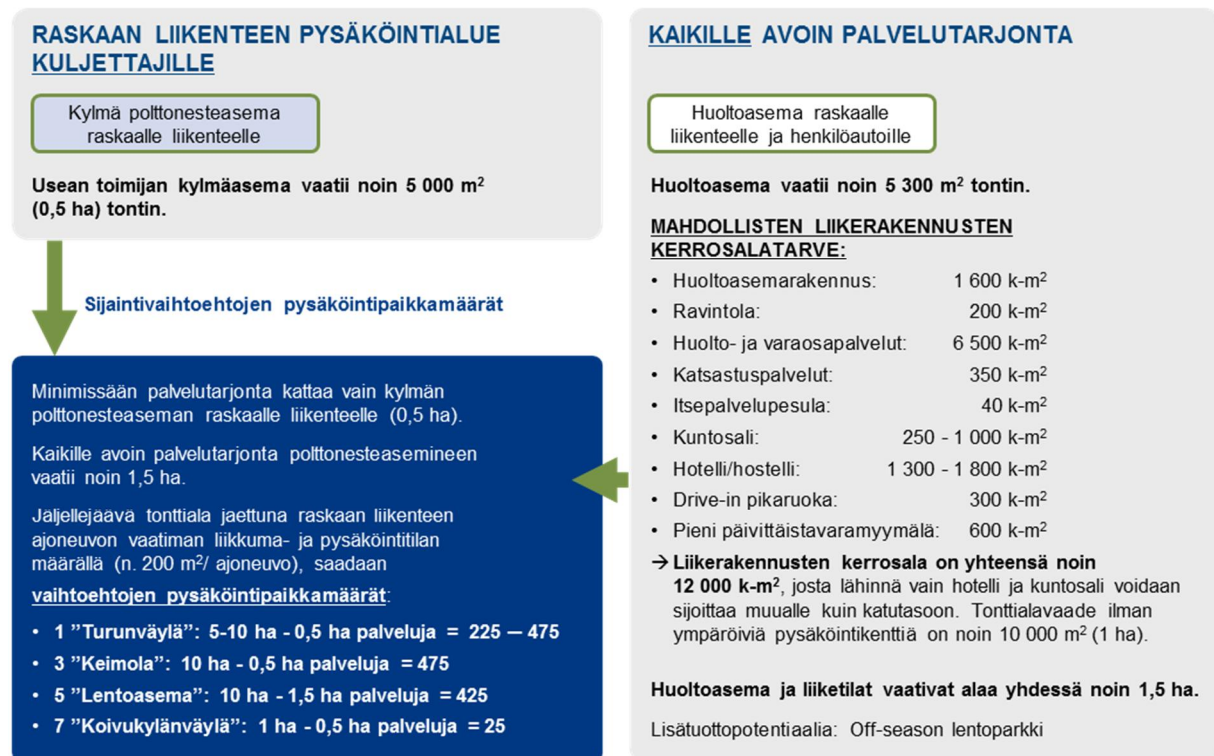
Kuvassa 4 palvelutarjonta on jaoteltu punaisella kehyksellä kustannuseriin ja vihreällä kehyksellä tuottopotentiaalia sisältäviin palveluihin. Edelleen, palvelut voidaan jakaa kahteen ryhmään sen perusteella, kiinnostavatko ne lähinnä vain raskaan liikenteen kuljettajia, vaiko lisäksi ohikulkevaa muuta liikennettä ja käyttäjäkuntaa. **Kuvasta havaitaan, että raskaan liikenteen palvelutarjonta koostuu hyvin pitkälle kustannuseristä polttonestemyyntiä lukuun ottamatta, ja tuottopotentiaalia sisältävät palvelut ovat sellaisia, joita voi tai käytännössä olisi tarjottava raskaan liikenteen kuljettajien lisäksi myös muulle asiakaskunnalle.** Raskaan liikenteen aikaansaamat asiakasvolyymit eivät yksinään riitä ylläpitämään kaupallista palvelurakennetta. Laajemman kaupallisen palvelurakenteen aikaansaaminen edellyttää hyvää näkyvyyttä pääteille, helppoa lähestymistä sekä runsasta ulkopuolista asiakasvirtaa.



Kuva 4. Raskaan liikenteen taukopaikan palvelurakenteen unelmamalli.

Kaikille avoin palvelutarjonta on edellytys sille, että raskaan liikenteen taukopaikka voi toimia markkinaehtoisesti. Laajempi palvelutarjonta myös lisää alueen hyväksyttävyyttä ja parantaa koettua turvallisuutta. Alueelle kannattaa koota myös raskaan kaluston erikoispalvelut, joita voivat käyttää myös ne, jotka eivät itse pysäköintipalveluja käytä. Palvelutarjonnassa on otettava huomioon kohteen sijainti ja mahdolliset synergiahyödyt kohteen läheisyydessä olevien muiden toimintojen kanssa. Valittavan alueen lähellä oleva hyvä palvelurakenne vähentää tarvittavaa taukopaikkakokonaisuuden palvelutarjonnan laajuutta, mutta samalla kasvattaa tuottopuolen tarjontaa, jättäen jäljelle kustannuserät.

Tilavaateeksi muunnettuna **palvelurakenne on minimissään 0,5 hehtaaria** usean toimijan kylmäasemalla, jolla ei polttoaineen tankkausmahdollisuuden lisäksi ole muita palveluja. Huoltoasemapalveluissa olisi hyvä olla mahdollisuus käyttää usean palveluntuottajan palveluja. Tankkauksen osalta toimijat ovat usein sidoksissa tiettyyn huoltoasemaketjuun. Tämän kaltainen suppea palvelurakenne voidaan sijoittaa alueelle, jolla on lähellä muutakin palvelutarjontaa. **Kattavan palvelutarjonnan unelmamalli vie tonttialaa pysäköinniltä arviolta noin 1,5 hehtaaria.** Tämä laajuus arvioidaan mahdolliseksi lähinnä vain Lentokenttävaihtoehdossa, muissa vaihtoehtotarkasteluissa on käytetty 0,5 hehtaarin palvelutarjonta-alueita. Loppuosa tarkasteltavien tonttien alasta on jaettu kuvassa 5 karkealla mitoituksella (200 m²/ajoneuvo) pysäköintipaikkamääräksi.



Kuva 5. Potentiaalisten kohteiden mahdollistamat raskaan liikenteen pysäköintipaikkamäärät ja palvelujen tilatarve.

2.5 Kansainvälisiä esimerkkejä

2.5.1 Ruotsi

Security Park Sweden

Security Park Sweden on Ruotsin ensimmäinen ESPORG-turvaluokittelutasolla 1 sertifioitu pysäköintialue E4-tien varrella 15 km etelään Jönköpingistä. Alueella on 2,2 metrinen aita, jonka kulkuporteissa on koodilukot. Lisäksi alueella on kameravalvonta ja liiketunnistimella toimivat valot. Securitas partioi alueella kahdesti yössä. Alueelle tulijoiden henkilöllisyys tarkastetaan ja rekisterinumerot kirjataan ylös. Pysäköinti on maksullista (100 SEK + alv 25 %) ja siihen kuuluu wifi, suihku ja kahvi. Alue on mitoitettu 25 rekalle. Liikevaihto on vuosittain noin miljoona kruunua. Nettivaraus on mahdollista rekisteröityneille käyttäjille, ja laskutus sopimusta tarjotaan isoille asiakkaille, jotka yöpyvät kohteessa vähintään 20 yötä kuukaudessa. Ulkomaisia kuljettajia on 70-75 % asiakkaista. Palvelutarjonta kattaa myymälän, polttonesteseaman ja ravintolan. Nämä ovat auki 6:00-24:00. Suihkut ovat avoinna saman ajan, WC-tilat kellon ympäri. Kohdetta ylläpitää Circle K:n franchising yrittäjä. (Lähde: Saxton, B. 2016; Trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys. s. 45-46, ja <https://secpark.com/>)

Päätelmä: Liikevaihto per autopaikka on karkeasti ottaen 3 900 €/v. (n. 10,5 €/vrk)

Brändåsen Safepark

Brändåsen Safepark sijaitsee Kumlan lähetyillä E20-tien varrella. Taukopaikkaa ylläpitää myös Circle K yrittäjä. Palvelutarjonta kattaa maantiekrouvin, polttonesteseaman ja McDonaldsin. Päivittäin kohteessa pysäköi 450 raskasta ajoneuvoa ja vuositasolla asiakaskäyntejä on 1,5 miljoonaa. Aidatun ja kameravalvotun (36 kpl) alueen sisälle mahtuu 32 ajoneuvoa. Alueelle tultaessa kuvataan kuljettaja ja rekisterinumero tal-

lennetaan. Käyttöaste on omistajan mukaan 92 % ja käyttäjäkunta on 70-prosenttisesti ruotsalaisia kuljettajia. Alueen käyttömaksu on 100 kruunua, mutta maksu hyvitetään, jos ruokaostokset kaupassa tai ravintolassa ylittävät summan. Kuljettajista valtaosa maksaa käyttömaksun sisään tultaessa, mutta osalla on laskutus käytössä. Alueella on suihku ja pesumahdollisuus. Pysäköintialue ja Circle K on auki 24 h, ja ravintolat klo 7–22:00. (Lähde: Saxton, B. 2016; Trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys. s. 46–47 ja <https://www.restaurangbrandasen.se>)

Päätelmä: Käyttöaste on hyvä, vaikka alueella on käyttömaksu (melkein 10 €/vrk).

Safe Area Värnamo, konkurssiin

200 kruunua yössä veloittanut 130 000 neliömetrin kokoinen yksikkö aloitti E4 ja 27-tien risteyksessä vuonna 2009 ja meni konkurssiin vuonna 2013. Alueella oli sähköaita, kameravalvonta ja ympärivuorokautinen valvonta. Palvelutarjonta kattoi WC:n, suihkun, keittiönurkkauksen ja pyykinpesumahdollisuuden. (Lähde: Saxton, B. 2016; Trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys. s.49)

Päätelmä: Ilmeisesti ei ollut lisätuottopotentiaalia saatavilla oheispalveluista. Turvallisuus ei ole ehkä vetovoimatekijä yksinään.

Fuelpoint, lopettanut

Fuelpoint yritti saada kaikki raskaan liikenteen käyttämät palveluntarjoajat keskitettyä yhteen paikkaan, tukemaan toinen toistensa toimintoja turvallisella alueella. Yritys ei ollut kannattava, koska asiakasvirta oli liian pientä eikä polttonestemyynti Vänersborgissa kattanut kustannuksia. (Lähde: Saxton, B. 2016; Trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys. s.49)

Päätelmä: Raskaan liikenteen kuljettajien asiakasvolyymit yksistään eivät riitä, tarvitaan myös muita tienkäyttäjiä palveluita elättämään.

2.5.2 Saksa

Autobahn Tank & Rast GmbH

Saksassa lähes 400 taukopaikkaa, 360 huoltoasemaa ja 50 hotellia ylläpitää Autobahn Tank & Rast GmbH, joka yksityistettiin vuonna 1998. Yksityistämisen jälkeen yritys on siirtynyt pääomasijoittajalta toiselle. Tällä hetkellä Allianz Capital Partners omistaa puolet osakkeista, ja toisella puoliskolla on kolme muuta sijoitusyhtiötä (Borealis Infrastructure Management Inc. (Borealis), Infinity Investments SA, a wholly-owned subsidiary of the Abu Dhabi Investment Authority (ADIA), and MEAG, Munich Re (Group)'s asset manager, (Consortium)). Yritys tekee huomattavaa tappiota 500 miljoonan euron liikevaihdolla. Yritys ei harjoita itse palvelutoimintaa taukopaikoilla, vaan vuokraa ne yksityisille toimijoille. Ketjuvuokralaisena toimii mm. McDonald's. (Lähteet: Süddeutsche Zeitung, Die Rastplätze und die Heuschrecken, 16.8.2015 ja <https://tank.rast.de>)

Päätelmä: Tappion syyt epäselvät, ongelmia konseptissa vaiko vero-optimointia?

Scandinavian Park

Yksityissijoittaja Hans-Werner Petersen sijoitti 10 vuotta sitten noin 25 miljoonaa euroa Tanskan ja Saksan rajalla E45-tien varrella toimivaan yksikköön, jossa kaupallinen palvelutarjonta on kattavaa, ja se nojaa vahvasti rajakauppaan. Rajakaupassa on myymäläpinta-alaa 2 500 neliometriä ja palvelutarjonta kattaa myös huoltoaseman, Ibis-budjettihotellin, Funpark sisäleikkipaikan ja kaksi pesukatua, kahvilan ja kaksi ravintolaa. (Lähteet: Flensburger Tagesblatt, Der Scandinavian Park wächst weiter, 30.3.2016, www.shz.de ja www.scandinavian-park.com)

Päätelmä: Kaupallisen keskittymän yhteydessä on yli 100 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa, mutta kohde ei profiloitu raskaan liikenteen taukopaikkana, vaan ensisijaisesti kauppakeskittymänä.

Autohof Wörrnitz

Ensimmäinen täysautomatisoitu turvaparkki valmistui vuonna 2009. "Alueen kehittämisen ja turvallisuuden parantamisen investointikustannus oli 350 000 euroa, josta Euroopan komissio rahoitti 170 000 euroa (Lähde: Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella, s.54 www.autohof-woernitz.de). Pysäköintikustannukset ovat 3,5 €/tunti tai 25 €/päivä. Palvelutarjonta on kattavaa: ravintola, kauppa, sauna, wc-tilat, suihkut, puhelin, pankkiautomaatti, autokorjaamo ja polttonesteasema. Ravintola-keittiö on auki päivittäin klo 8-22:30.

Päätelmä: Euroopan komissiolta on saatu huomattava tuki aloitusinvestointiin.

2.5.3 Englanti

Ashford Truckstop

Hinnoittelumalli:

- Isoille asiakkaille on tarjolla kuukausilaskutteinen tilijäsenyys.
- Kaksi ensimmäistä tuntia pysäköintiä on aina maksutonta
- Joustopysäköinti maanantaista-perjantaihin £1/h
- Päiväpysäköinti klo 7–19 max 12 h, muuten 24h hinnoittelu
- Vuorokausihinta £30,50 sisältää £6 alennuslipukkeen ravintolasta, suihkun ja kuntosalin käytön. La + su £56.
- Trailerin jättö £34,50/vrk, samat edut kuin yllä
- Autot ja pakettiautot £16/vrk
- Majoitus £45/1 hlö, £58/2 hlö, sis. suihkut ja alennuslipukkeet
- Suihku lyhytpysäköitsijöille £2, kuntosali erillishinnalla
- Luvattomat trailerit lukitaan, £75 vapautusmaksu

Sijaitsee muutaman kilometrin päässä alueen kaupallisesta keskustasta. Laajenemassa 600 paikkaan nykyisestä 300:sta. (Lähde: <https://ashfordtruckstop.co.uk/our-tariffs/>)

Päätelmä: Vuorokausihinta lähes 34 €, mutta kysyntää selvästi on, koska aluetta ollaan laajentamassa kaksinkertaiseksi. Kahden tunnin maksuton pysäköinti houkuttelee palvelujen pariin "lyhytaukolaisiakin", ja alennuslipukkeet kannustavat palvelujen käyttöön.

2.5.4 Italia

"Italian moottoritieverkosto on moottoritieyhtiöiden hallinnoima. Esimerkiksi tiellä A22 Autostrada del Brennero SpA omistaa ja hallinnoi 314 kilometriä moottoritietä välillä Brennero–Modena. **Operointia ja ylläpitoa rahoitetaan ajomatkaan perustuvalla tietullilla.** Tieosuudella on yhteensä 22 taukopaikkaa, 11 kumpaan-kin suuntaan. Taukopaikat ovat osa tiealuetta. **Ravintolapalvelut ja polttoainemyynti on kilpailutettu, ja niitä hoitavat palvelusopimukseen valitut toimittajat.** Julkiset hygieniapalvelut, ulkoparkkipaikkojen siivous ja talvihoito, tiemerkintöjen ylläpito, yleinen ulkovalaistus sekä viheralueiden hoito ovat moottoritieyhtiön vastuulla, ja ne hoidetaan joko omana työnä tai ostettuna palveluna. Moottoritieyhtiö on asettanut taukopaikoille laatuvaatimukset, joiden täyttymistä seurataan säännöllisesti. Moottoritien varrella on myös

kolme erikseen raskaalle liikenteelle varattua pysäköintialuetta palveluineen. Lisäksi työn alla on kaksi raskaan liikenteen kuskeille tarkoitettua hotellia.” (Salanne et al. 2015: *Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella*, s.53)

2.6 Mahdollisia rahoituslähteitä

Työssä kartoitettiin mahdollisia rahoituslähteitä taukopaikkojen toteuttamiseksi. Niiden käyttämistä pohdittaessa tulee arvioitavaksi tarvittavan rahoituksen suuruuden ja mahdollisen rahoitusinstrumentin edellyttämän lisätyön suhde.

Suomi on sitoutunut kehittämään TEN-T-verkkoja, jotka tukevat liikennettä, liikkumista ja liiketoimintaa. Raskaan liikenteen taukopaikat ovat osa TEN-T-verkkoja, ja siten myös ne ovat CEF-rahoituskelpoisia hankkeita. TEN-T tuen saaminen edellyttää kuitenkin sitoutumista kansalliseen rahoitukseen ja hankkeen toteuttamiseen. Useamman taukopaikka-alueen verkoston osakseen saama EU-tuki on todennäköisesti suurempi, kuin yksittäisenä toteutetun projektin.

Euroopan strategisten investointien rahasto (ESIR) on myös osallistunut infrastruktuuriin ja rakenteiden rahoittamiseen. Erityisesti, mikäli hankkeessa on innovatiivisia ja kilpailukykyä parantavia elementtejä (esimerkiksi resurssitehokkuus, digitalisaatio, alustat ja ipr), mainittu rahoitus voi olla hyvinkin mahdollinen. ESIR-rahoitus on aina vastikkeellista ja edellyttää takaisinmaksua.

Yksityinen pääoma etsii tällä hetkellä ennakoitavia sijoituskohteita. Liikenneinfrastruktuuriin liittyvät hankkeet, joissa julkinen sektori on mukana ovat pitkäaikaisen elinkaarensa ja lähes riskittömän tuottoensa johdosta houkuttelevia sijoituskohteita muuten turbulentissa sijoitusmarkkinassa. Yksityisen rahoituksen saamista voivat puolestaan hankaloittaa investointien ja kehitysnäkymien pienuus ja mahdollinen alueiden tilapäisyys. Julkisen sektorin (pääkaupunkiseudun kunnat ja valtio) tulisi myös organisoida asiassa nykyistä selkeämmin yksityisen rahoituksen mahdollistamiseksi.

Valtion on otettava lisää roolia palveluntuottajana. Todennäköisin rahoitusmalli taukopaikka-alueiden ja palvelurakenteen toteuttamisessa on yhdistelmä julkista ja yksityistä rahaa. Toteutettavan kokonaisuuden selkiinnyttyä olisikin hyödyllistä arvioida rahoitusta myös Public-Private Partnership -näkökulmista. Voidaanko taukopaikka-alueita tai niiden osia rahoittaa käyttäjämääriin ja odotettavaan elinkaareen perustuen? Mallia voi etsiä tiehankkeista, joissa on voitu toteuttaa useampia hankkeita nopeammin kumppanuusmalleilla, kuin budjettirahoitteisesti.

Kuntarahoitus voi olla osallistuville kunnille myös hyödyllinen kumppani taukopaikkaverkoston rahoittamisessa. Neuvontapalveluiden lisäksi heillä on tarjolla useita erilaisia rahoitusmalleja.

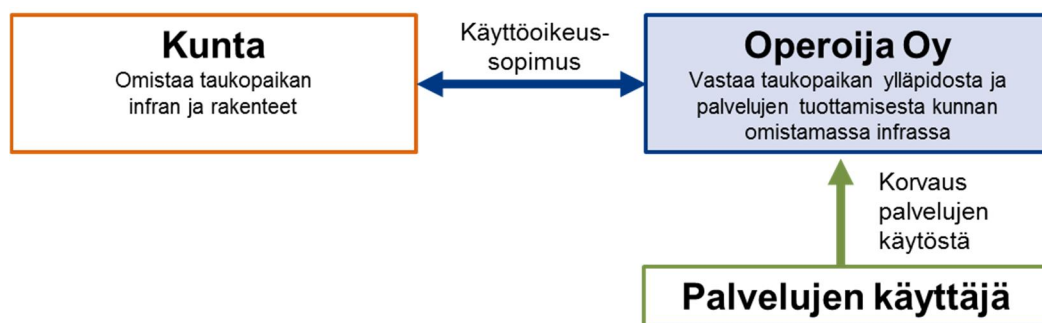
2.7 Taukopaikan hallintamalliin liittyviä näkökohtia

Työssä tarkasteltiin mallia, missä taukopaikat rakentaisi sijaintikunta ja ne tulisivat sen omistukseen. Taukopaikkojen hallinnointiin liittyy niiden ylläpitoon sekä kuljettajille tarjottaviin palveluihin liittyviä tehtäviä. Ajatuksena on, että kuljettajille tarjottavat palvelut luovutetaan kilpailuttamisen kauttakysityisen tahon tehtäväksi.

Kunnan toimiessa markkinoilla kilpailuolosuhteissa on toiminta annettava yhtiön tehtäväksi. Yhtiöittämisvelvollisuus ei koske toimintaa, jonka kunnan on järjestettävä lain perusteella (KuntaL 126 §). Yhtiöittämisvelvollisuus ei koske myöskään toimintaa, jossa kunta ostaa, myy tai vuokraa kiinteistöjä ja toiminta liittyy kunnan maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettujen tehtävien hoitoon. Edellä esitetyn perusteella taukopaikkojen järjestäminen voisi siten tapahtua kuntien omana toimintana.

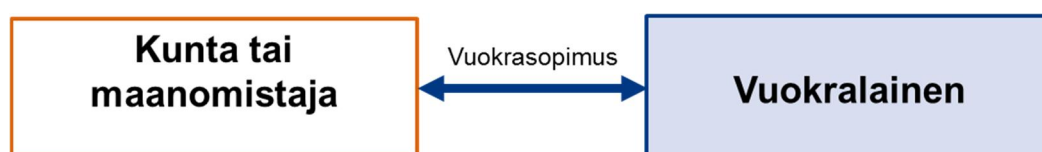
Sen sijaan kuljettajille tarjottavat palvelut ovat rinnastettavissa yksityisillä markkinoilla tapahtuvaan tarjontaan, joten niitä ei voitaisi toteuttaa kunnan omana tuotantona. Palvelujen järjestäminen olisi silloin annettava kunnan tai jonkin muun tahon omistaman yhteisön tehtäväksi.

Taukopaikkojen hallinnointi ja kuljettajille tarjottavien palvelujen tuottaminen (operointi) on tarkoitus antaa yksityisen tahon tehtäväksi, joka perisi myös maksut käyttäjiltä. Järjestelyä pidetään hankintalaissa tarkoitettuna käyttöoikeussopimuksen luovutuksena, jolloin operoijan valintaan on sovellettava hankintalakia. Hankintalain mukaisena käyttöoikeuden luovutuksena pidetään järjestelyä, jossa hankintayksikkö (kunta) tarjoaa puitteet, mutta tuotto kertyy hankintayksikön sijaan asiakkailta/käyttäjiltä. Käyttöoikeussopimuksen luovutuksesta on järjestettävä kansallinen kilpailutus, mikäli hankinnan oletettu arvo on yli 500 000 euroa. Arvona pidetään sopimuskauden arvioitua liikevaihtoa.



Kuva 6. Käyttöoikeussopimukseen sovelletaan hankintalakia.

Taukopaikkojen yhteyteen suunnitellaan myös muuta palvelutuotantoa. Tähän tarkoitukseen soveltuvien maa-alueiden tai rakennusten käyttöoikeus voidaan luovuttaa vuokraamalla. Vuokraukseen ei sovelleta hankintalakia. Mikäli vuokratun tilan käytölle asetetaan rajoitteita, muuttuu vuokraus käyttöoikeuden luovutukseksi.



Kuva 7. Hankintalakia ei sovelleta pelkkään vuokraukseen.

2.8 Yhteenveto lähtökohdista ja reunaehdoista

Raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston aikaansaaminen pääkaupunkiseudulle on välttämätöntä. Valtion ja kuntien on löydettävä yhteistyömalli, jolla varmistetaan soveltuvien alueiden varaaminen. Koska kansainvälisten esimerkkien valossa on ilmeistä, etteivät taukopaikat ole liiketaloudellisesti houkuttelevia, on yhteiskunnalla vastuu alueiden toteutuksesta ja ylläpidosta sekä siitä, että kuljettajille on tarjolla vähimmäispalvelut.

Suomen suhteellisen maltillisten raskaan liikenteen määrien vuoksi näyttää suositeltavalta, että taukopaikat toteutettaisiin verkostona, jolloin ne olisivat palveluntarjoajien näkökulmasta yksittäisiä kohteita houkuttelevampia.

Alueiden toimivuuden ja turvallisuuden kannalta olisi hyvä toteuttaa paikanvaraus- ja rekisteröitymisjärjestelmä. Tämä mahdollistaisi myös käyttöasteiden ketterän seurannan. Tiedon pohjalta voitaisiin tehdä päätelmiä taukopaikkaverkoston laajentamistarpeista.

Taukopaikkojen investointikustannukset ovat suhteellisen maltillisia, minkä vuoksi ulkopuolisten rahoitusinstrumenttien käyttämistä ei voitane pitää kustannustehokkaana.

Julkishallinnon toimijan on kilpailutettava taukopaikan palvelujen tuottaminen. Näköpiirissä oleva kysyntäpotentiaali vaikuttaa taukopaikan houkuttelevuuteen liiketoimintapaikkana. Raskaan liikenteen lisäksi tarvitaan muita asiakasryhmiä.

3 Taukopaikkavaihtoehdot

3.1 Taukopaikkavaihtoehtojen analyysi

Tässä on esitetty ne taukopaikat, jotka olisi mahdollista toteuttaa MAL sopimuskaudella 2020-2023. Lisäksi kaavoituksessa tulee edistää myös muiden taukopaikkojen tilavarauksia, etenkin jos kaudella 2020-2023 toteutetaan vain väliaikaisia taukopaikkoja. Taukopaikkavaihtoehdot on valikoitu niin, että ne ovat liikenteellisesti hyvin saavutettavia pääväyliltä. Seuraavassa taulukossa niitä on vertailtu toisalta raskaan liikenteen mahdollisten pysäköintipaikkojen määrien ja ajoaikojen perusteella, ja toisalta asiakaspotentiaalin ja kaa-voitustilanteen kannalta.

Taulukko 1. Vertailtujen taukopaikkavaihtoehtojen perustiedot (punaisella korostettu parhaat lukemat).

	1 "Turunväylä"	3 "Keimola"	5 "Lentoasema"	12 "Koivukylänväylä"
Tontin laajuus	5–10 ha	10 ha	10 ha	1 ha
Rekkapysäköinti- paikat (1p / 200m ²)	220–470	x-470*	350–420	30–40
<u>Ajoajat (min/km):</u>				
Vuosaari	35 min / 44 km	22 min / 26 km	20 min / 21 km	18 min / 21 km
Länsisatama	30 min / 27 km	29 min / 28 km	38 min / 21 km	40 min / 23 km
Lentokenttä	25 min / 29 km	10 min / 11 km	9 min / 5 km	9 min / 6 km
Katajanokka	40 min / 30 km	30 min / 22 km	32 min / 21 km	32 min / 21 km
Eteläsatama	32 min / 29 km	30 min / 19 km	29 min / 21 km	29 min / 21 km
<u>Asukkaat (2015) / Työpaikat (2014)</u>				
0 – 1 000 m	13 / 8	173 / 74	0 / 1 703	2 600 / 500
0 – 2 000 m	118 / 29	2 928 / 928	176 / 4 696	15 200 / 1 900
<u>Asukkaat (2015) / Työpaikat (2014)</u>				
0–5 min	848 / 713	4 498 / 1 585	356 / 7 006	15 000 / 2 700
0–15 min	131 972 / 62 632	176 150 / 94 169	233 165 / 119 795	344 500 / 181 000
<u>Ohikulkuliikenne (KVL 2017)</u>				
Raskas liikenne	Raskas: 3 700	Raskas: 3 800	Raskas: 7 400	Raskas: 470
Henkilöautot	Kaikki: 42 500	Kaikki: 48 000	Kaikki: 75 800	Kaikki: 13 500
Maanomistus	Espoon kaupunki	Vantaan kaupunki	Finavia	Vantaan kaupunki
Kaavatilanne ja alueen kehityssuunta	Asemakaava KTY-1, K	Väliaikaisratkaisu Yleiskaavassa KM	Väliaikaisratkaisu	Yleiskaavassa: EV (suojaviheralue)

**Keimolan alueen sijainti ja koko tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen määrä on todennäköisesti merkittävästi tässä arvioitua pienempi.*

Pysäköintipaikkamäärissä Koivukylänväylä jää muita pienemmän tonttinsa vuoksi selvästi jälkeen muista vaihtoehtoista. **Taukopaikan ehkä kriittisimpinä ominaisuuksina voidaan pitää ajoaikoja ja -etäisyyksiä tärkeimpiin kohteisiin kuten satamat, lentokenttä ja suuret logistiikkakeskukset. Nämä ominaisuudet ovat Lentoaseman vaihtoehdossa parhaat. Lisäksi lentoasemavaihtoehto ainoana jatkotar-**

kastelukohteena sijoittuu kansainvälisen luokan logistiikkavyöhykkeelle (L0-alue kuvassa 2). Raskaan liikenteen käyttäjäkuntaa täydentävä potentiaalinen asiakaskunta lähialueella on Lentoaseman kohdalla paras, kun tarkastellaan työpaikkamääriä tai ohikulkuliikennettä. Tämänhetkiset raskaan liikenteen ajoneuvomäärät Lentoaseman kohdalla ovat yli kaksinkertaiset verrattuna toiseksi parhaaseen vaihtoehtoon, ja yli nelinkertaiset verrattuna heikoimpiin vaihtoehtoihin. Kasvua Kehä III:lle ennustetaan valtatie 7:n lisäksi eniten. Lentoasema ainoana vaihtoehtoista todennäköisesti taloudellisesti kantaisi vahvan palvelutarjonnan, joka vastaa kysynnän kehityssuuntaa. Keimolan ja Lentoaseman vaihtoehdot sijaitsevat kaupunkirakenteellisesti sellaisissa paikoissa, että raskaan liikenteen taukopaikkakäyttö lienee väliaikaisratkaisulta. Vaihtoehtojen vahvuudet ja heikkoudet on koottu vertailutaulukkoon 2.

Taulukko 2. Taukopaikkavaihtoehtojen vahvuudet ja heikkoudet.

1 "Turunväylä"	3 "Keimola"	5 "Lentoasema"	12 "Koivukylänväylä"
– Tiiveimmän logistiikka-alueen ulkopuolella – Pisimmät etäisyydet tärkeimpiin toimitusmääränpäihin – Kaupallisesti heikko sijainti + Valmis valtatieliittymä, joka tosin poistumassa jollain aikavälillä tulevaisuudessa + Kohteessa on jo pieni kylmäasema	(+) Paljon autopaikkoja (suunnittelun edetessä pysäköintipaikkojen määrä tulee todennäköisesti olemaan merkittävästi tässä arvioitua pienempi) + Kivistön kauppakeskuksen toteutuessa laaja ulkopuolinen palvelutarjonta – Luultavasti tilapäinen ratkaisu	+ Paljon autopaikkoja + Logistisesti keskeisin sijainti, pienin poikkeama + Eniten potentiaalia ohikulkuvirrasta + Hotellisijainti mahdollinen + Lentoparkkituottoja vajaakäyttötilanteessa + 24/7 potentiaali suurin + Suurinta taukopaikkakysynnän kasvua ennakoidaan juuri valtatielle 4 ja Kehä III:lle – Luultavasti tilapäinen ratkaisu – Tämänhetkinen liittymä on riittämätön	– Alue on pieni, vain noin hehtaarin kokoinen – Liittymä on hankala ja ylittää kevyenliikenteen väylän – Alue on yleiskaavassa kaavoitettu suojaviheralueeksi – Alue voi käytännössä laajentua vain itään, mutta sinnekin vain vähän ja alueen itäpuoleinen kiinteistö on asemakaavoitettu suojaviheralueeksi. – Raskaan liikenteen tankkaus veisi alasta puolet. + Lähistöllä on jo valmista palvelutarjontaa, mm. Alepa ja K-market

3.2 Ehdotus etenemispoluksi

Ensimmäinen askel on taukopaikan sijainnin varmistaminen. Neuvotteluprosessin osapuolet ovat riippuvaisia kohteesta ja sen omistussuhteista. Yleisellä tasolla neuvotteluprosessi voisi olla seuraavanlainen:

Sijaintikunta ja ELY-keskus käyvät neuvotteluja maanomistajan kanssa. Jos sijaintikunta on maanomistaja, vastaa liikennesuunnittelupäällikkö vuorovaikutuksesta oman kuntansa maankäytönsuunnittelun kanssa. Jos taas maanomistaja on joku valtionhallintoon kytköksissä oleva toimija, on vastuu ELY-keskuksen liikennevastuualueella.

Raskaan liikenteen taukopaikka-alue voidaan toteuttaa myös määräajaksi (10-20 vuotta), minkä jälkeen alue voidaan käyttää muihin tarkoituksiin. Tämän toivotaan lisäävän kuntien halukkuutta taukopaikka-alueiden osoittamiseen. Pitkällä aikavälillä on kuitenkin turvattava taukopaikka-alueiden saatavuus osoittamalla ne maakuntakaavassa.

Valtio (ELY-keskus ja Liikennevirasto) käy sisäisiä neuvotteluja, jotta rahoitus raskaan liikenteen taukopaikan ja sinne johtavien liikenneyhteyksien toteuttamiseksi osoitetaan virastojen budjetteihin. Valtion eri virastojen välillä tulee olla yhteinen näkemys eri osapuolten rooleista ja vastuista.

Kun yhteisymmärrykseen kohdealueesta on päästy, **on hankkeelle perustettava oma projektiorganisaatio**. Etenemisvaiheet on esitelty tarkemmin taulukossa 3. Vasta tarkennetun suunnittelun pohjalta päästään kustannus- ja tuottolaskentaan, jonka pohjalta voidaan vuokraus- ja rahoitusneuvotteluja käydä. Omistus- pohjavaihtoehtoja ovat kunta, valtio, yksityinen sijoittaja (esim. infrarahasto), ja elinkaarimalli (Public-Private Venture). Esimerkki elinkaarimallin toteutuksesta infrahankkeessa on vaikkapa valtatie 4 välillä Järvenpää-Lahti, jossa sopimuskesto oli 15 vuotta, josta alku oli rakentamista ja 13 vuotta kunnossapitoa. Kunnossapitosopimukset on laadittava aina aluekohtaisesti ja palvelualue sopimuksen kesto huomioon ottaen.

Taulukko 3. Taukopaikan kehitysvaiheet.

Vaihe	Tehtävät	Vastuutaho
MAL-prosessi	Tarvekartoitus - Taukopaikkamäärä, tavoitteellinen sijainti - Palvelurakenne	Valtio
	Sijaintivaihtoehdot - Tunnistaminen - Analyysi	Valtio yhteistyössä kuntien kanssa
	Maanomistusneuvottelut	Valtio
	Rahoituksen varmistaminen	Valtio
Projekti	Hankkeen projektointi ja organisointi	Valtio
	Suunnittelu - Pysäköintialue - Infrastrukturi - Palvelut - Kustannukset	Projekti
	Käyttäjäneuvottelut ja esivuokraus	
	Rahoitusneuvottelut sijoittajien ja julkisten tahojen kanssa	
	Lupaprosessit ja kaavoitus	
	Hallintomalli ja toteutus	
	Vuokraus/käyttöoikeussopimus	
Käyttövaihe	Omistus	Valtio
	Ylläpito	Valtio/Yritys (käyttöoikeussopimus)
	Hallinta	Yritys

4 Kustannusjakomalli

Raskaan liikenteen taukopaikkojen kustannusjakomallin periaatteita on kehitetty liityntäpysäköinnin kustannusjakomallin pohjalta (HSL:n julkaisuja 6/2016) ottaen kuitenkin huomioon toiminnan luonteesta johtuvat erot. Liityntäpysäköinnin kustannusjakoa pohdittaessa selvitettiin, ettei ole lainsäädännöllisiä esteitä sille, että kunta osallistuu investointiin, joka sijaitsee toisen kunnan alueella.

4.1 Hyötyvät tahot

Raskaan liikenteen taukopaikosta hyötyviksi julkishallinnon tahoiksi on katsottu valtio, kunta jossa taukopaikka sijaitsee (sijaintikunta) sekä Helsinki, Espoo ja Vantaa, joissa merkittävin osa kuljetusten määränpäistä sijaitsee. Muita hyötyjiä ovat taukopaikalla toimiva palveluntuottaja, raskaan liikenteen kuljettaja ja kuljetusyritys. Myös erilaisia logistiikkapalveluja tarjoavien yritysten on arvioitu hyötyvän taukopaikasta, koska se tarjoaa muun muassa mahdollisuuden siirtokuormaukseen suuremmasta ajoneuvosta kaupunkiolosuhteisiin paremmin sopivaan sekä perävaunujen jättöön. Viimemainittu tarve kasvaa suurimman sallitun ajoneuvokoon kasvaessa. Logistiikan kohdalla käytännössä katsoen koko elinkeinoelämän voi nähdä hyötyvän liike-elämän parantuneista toimintaedellytyksistä.

Taulukko 4. Hyötyvät tahot ja heidän saamansa hyödyt.

Hyötyvä taho	Hyödyt
Valtio	- Valtakunnallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuus paranee. - Kuljettajille mahdollistuu ajo- ja lepoaikasäästösten noudattaminen asianmukaisissa olosuhteissa, mikä edistää liikenneturvallisuutta.
Sijaintikunta	- Palvelee kunnan omaa elinkeinoelämää. - Sijaintikunta saa uutta liiketoimintaa ja työpaikkoja (oletus: taukopaikka-alueelle tulee myös muita asiakasryhmiä palvelevaa liiketoimintaa) - Sijaintikunta saa palveluja uusiin paikkoihin tai sellaisiin paikkoihin, joihin ilman taukopaikkaa ei saataisi palveluja.
Helsinki, Espoo ja Vantaa	- Palvelee kaupunkien elinkeinoelämää laajasti (kuljetusten kohteet, rakentaminen, kauppa ja muu kuljettamista vaativa taloudellinen toimeliaisuus) - Pysäköintipaikkaa etsivä raskasliikenne vähenee katuverkolta, jolloin liikenneturvallisuus paranee ja päästöt vähenevät. - Hallitsematon raskaiden ajoneuvojen pysäköinti vähenee merkittävästi.
Yksityinen palveluntuottaja	Saa sijainnin, jota ei mahdollisesti muuten saisi.
Kuljettaja	- Luo inhimilliset työskentelyolosuhteet. - Helpottaa työntekoa parempien palvelujen myötä. - Mahdollistaa ajo- ja lepoaikasäästösten noudattamisen.
Kuljetusyritys	- Kuljettaja-ammatin houkuttelevuus paranee, kun työolot kohenevat. - Hukka-ajo vähenee, kun taukopaikkaa ei tarvitse etsiä. - Asiakastyytyväisyys paranee, kun kuljetukset saapuvat täsmällisesti kohteeseensa.
Logistiikkayritys (huolitsija ja varasto-operaattori), varustamo	Mahdollistaa paremman ja toimivamman palvelukokonaisuuden tarjoamisen asiakkaille ja yhteistyökumppaneille.

4.2 Kustannusjaon periaatteet

Kansanvälisen vertailun perusteella on selvää, että raskaan liikenteen taukopaikkoja on hyvin vaikea saada liiketaloudellisesti kannattaviksi Suomen liikennemääriä merkittävästi suuremmallakaan kysynnällä. Siksi niiden aikaansaamiseen tarvitaan yhteiskunnan panostusta.

Kustannusjako koskee pelkästään raskaan liikenteen **taukopaikan rakentamista**. Taukopaikalla tarkoitetaan tässä **pysäköintialuetta, ei rakennuksia**. Tie- ja katujärjestelyjen kustannuksista sovitaan erikseen vakiintuneiden käytäntöjen pohjalta kunnan ja valtion kesken.

Hoito- ja kunnossapitokustannuksista vastaa valtio, jolla on myös kuljettajien tarvitsemien tilojen ja palvelujen järjestämisvastuu. Valtio kilpailuttaa taukopaikan palvelujen tuottamisen ja sisällyttää **käyttöoikeussopimukseen** tarvittavien rakennusten toteutuksen sekä alueen hoidon ja ylläpidon sopimuskauden ajan.

Raskaan liikenteen taukopaikan kustannusjako **perustuu osapuolten yhdessä määrittämiin** raskaan liikenteen **pysäköintipaikkojen maksimihintoihin**. Maksimihinnan ylittävä osa autopaikkakustannuksista jää sijaintikunnan maksettavaksi. Jos raskaan liikenteen pysäköintipaikan todellinen hinta on maksimihintaa pienempi, jaetaan raskaan liikenteen pysäköintipaikan kustannukset todellisten kustannusten perusteella.

Helsinki, Espoo ja Vantaa osallistuvat taukopaikan rakentamiskustannuksiin, koska niihin suuntautuvat kuljetusvolyymit ovat merkittävästi suuremmat kuin muihin Helsingin seudun kuntiin. Helsinki, Espoo ja Vantaa hyötyvät eniten siitä, että pysäköintipaikkaa etsivä ja ei-toivotuissa paikoissa pysäköivä raskas liikenne vähenee katuverkolta.

4.3 Kustannusjako ja perustelut

Koska raskaan liikenteen pysäköintiä ja kuljetusreittejä on erittäin vaikea mallintaa luotettavasti, on päädytty kustannusjakoon, jossa valtio ottaa taukopaikkainvestoinnista suurimman kustannusvastuun kantaakseen vastineeksi sille, että kunnat aktiivisesti osoittavat alueita raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttöön.

Valtio maksaa pysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista 75 %. Valtion roolia suurimpana maksajana perustelee se, että taukopaikkoja tarvitseva tavaraliikenne on valtakunnallista. Valtion intressi pääkaupunkiseudun tieverkolla liittyy valtakunnallisten ja kansainvälisten kuljetusyhteyksien toimivuuteen. Myös liikenneyhteydet, jotka johtavat valtion intressissä oleviin kuljetus- ja liikennekohteisiin ovat valtion kiinnostuksen kohteita. Tällaisia ovat Helsinki-Vantaan lentoasema, Vuosaaren satama ja Länsisatama.

Valtio vastaa kuljettajien tarvitsemien palvelujen järjestämisestä sekä taukopaikan hoidosta ja kunnossapidosta. Valtion intressissä on järjestää kuljettajille mahdollisuus noudattaa ajo- ja lepoaikasäädöksiä, mikä edistää samalla liikenneturvallisuutta. Lisäksi valtio on sitoutunut EU:ssa säädelyyn raskaan liikenteen palvelutason ylläpitämiseen, mikä luo omat rajoituksensa ja vaatimuksensa taukopaikkojen tiheyteen ja palvelutarjontaan.

Valtio kilpailuttaa taukopaikan palvelujen tuottamisen käyttöoikeussopimuksen. Käyttöoikeussopimukseen sisältyy myös tarvittavien rakennusten rakentaminen sekä koko alueen hoito ja ylläpito sopimuskauden ajan. Hankinta ja sopimusten hallinnointi on perusteltua tehdä keskitetysti, jotta tarjottava **palvelutaso on tasalaatuista ja tarvetta vastaavaa**. Jos palvelujen järjestäminen osoitettaisiin kunnan tehtäväksi, olisi se kertaluonteinen toimi, johon kunnalla ei ole intressiä. **Kuntien yhdenvertainen kohtelu** edellyttäisi vastaavaa menettelyä kaikkialla Suomessa.

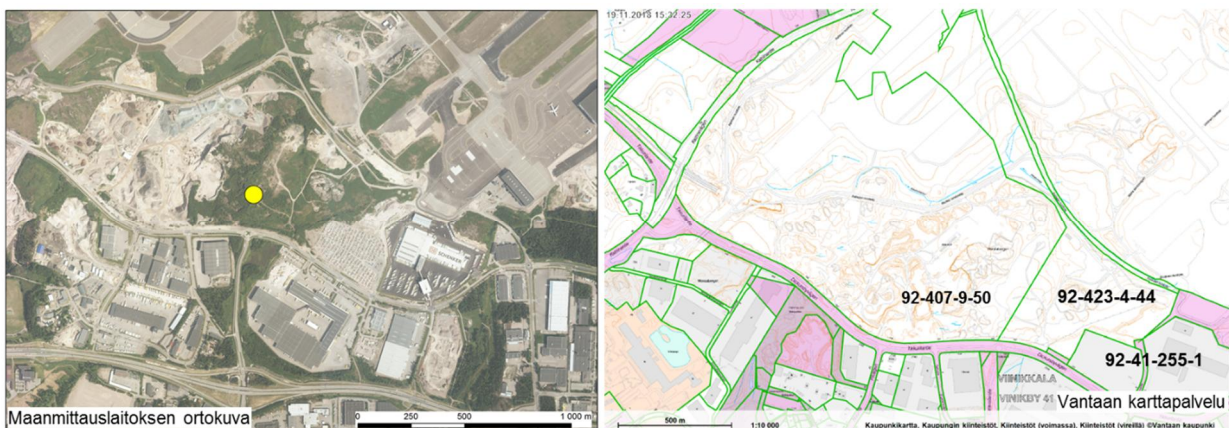
Helsinki, Espoo ja Vantaa maksavat pysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista 25 %. Koska liikennevolyymejä ja näiden suuntautumista on vaikea luotettavasti todentaa, tässä työssä ehdotetaan kustannusjakomallia, jossa kustannukset kuntien välillä jakautuvat asukasmäärien suhteessa. Helsingin, Espoon ja Vantaan saamat hyödyt liittyvät siihen, että hallitsemattomasti pysäköivien raskaan liikenteen ajoneuvojen määrä niiden alueella vähenee samoin kuin pysäköintipaikkaa etsivä raskas liikennekin. Liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus paranevat, muu tavaraliikenne hyötyy ja päästöt vähenevät.

Kuljettaja/kuljetusyritys maksaa pysäköintiin liittyvistä palveluista. Maksuilla katetaan osa pysäköinti-alueen hoito- ja ylläpitokuluista. Pysäköintiin liittyvät palvelut hinnoitellaan niin, ettei maksusta tule kynnystä alueen käytölle. Esimerkiksi Ruotsissa vuorokauden pysäköintimaksu näyttää liikkuvan 100 kruunun + alv 25 % tietämillä. Palvelualueilla on mahdollista käyttää niin sanottua voucheria, eli kuljettaja saisi osan pysäköintimaksusta takaisin palvelusetelinä, jonka voi käyttää esimerkiksi kaupassa tai kahvilassa tehtäviin ostoksiin.

Pohdinnassa oli myös muita hyötyjä kuten varustamot ja erityyppisen logistiikkapalveluja tuottavat yritykset. Niiden maksuhalukkuus on nykytiedon pohjalta erittäin vähäinen.

4.4. Esimerkilaskelma

Esimerkilaskelma on tehty taukopaikkojen rakentamiskustannuksista, kun alueelle rakennetaan 425 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa alla olevan kuvan mukaiselle paikalle.



Pysäköintipaikan hinta on 30 000 euroa (alv 0 %). Hinta pitää sisällään seuraavat FORE-kustannuslaskelmaohjelman erät:

- Raskaan liikenteen pysäköintipaikat (425 kpl)
- Raskaan liikenteen pysäköintialueen sisään- ja ulosajot, yhteydet palvelualueelle ja alueen muut sisäiset ajoradat
- Melusuojaukset
- Hulevesijärjestelyt sisältäen öljyn erotuksen
- Valaistus, kulunvalvonta
- Rakennuttamis- ja suunnittelutehtävät

Selvyydeksi mainittakoon, että yllä esitettyssä hinnassa eivät ole mukana

- Palvelujen rakentaminen (kaupalliset palvelut, wc-palvelut jne.)
- Palvelualueen henkilöautojen pysäköintipaikat

- Liittymä-, tie- ja katujärjestelyjen kustannukset sisään- ja ulosajoihin, jotka jaetaan vakiintuneiden periaatteiden mukaan sijaintikunnan ja valtion kesken

Raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen arvonlisäverottomat rakentamiskustannukset ovat edellä esitetyin oletuksin noin 12,75 miljoonaa euroa, jakautuen alla olevan taulukon mukaisesti.

Taulukko 5. Rakentamiskustannusten jakautuminen osapuolten kesken.

Jaettava kustannus		12,75 M€		
		Asukkaat	Maksuosuus (M€)	Huomio
Valtio			9,56	75 % kustannuksista
Helsinki	644 788		1,80	25 % kustannuksista jaettu asukkaiden suhteessa
Espoo	274 583		0,77	
Vantaa	223 027		0,62	
Yhteensä	1 142 398		12,75	

Arvio unelmamallin toimitilojen (12 000 k-m²) vuokratuottopotentialista:

- Taukopaikkojen yhteyteen soveltuvien toimintojen kokonaisvuokratuotto lieenee maksimissaan lähellä tilaa vaativan kaupan vuokratuottoja: arviolta noin 12 €/m²/kk, josta on vähennettävä vielä ylläpitovuokran osuus, arviolta 3 €/m²/kk. Pääomavuokra on arviolta siten vain n. 9 €/m²/kk.
- Kerrosalasta vain osa on vuokrattavaa alaa. Unelmamallin kerrosala 12 000 k-m² muuntuu karkeasti vuokrattavaksi alaksi 1,25 muuntokertoimella: 9 600 my-m².
- Pääomavuokratuotto unelmamallille on noin miljoona euroa vuodessa.

Arvio unelmamallin rakennusten rakennuskustannuksista

- Erittäin karkea rakennuskustannusarvio unelmamallin rakennuskokonaisuudelle on 18 miljoonaa euroa (alv 0 %) ilman aluetöitä. Yhtälö ilman maan hintaa näyttää esimerkinomaisella 7 % tuottovaateella noin kolmen miljoonan euron vajausta sijoittajan vaatiman ja yllä karkeasti arvioitun vuokratuoton välillä.

à Laskelmien perusteella painetta siis korkeampiin vuokratuottoihin on. Lisävuokratuottoja voi unelmamallin kohdalla havitella myös *pysäköintimaksujen* ja esim. sesonkiluonteisen *lentoparkin* kautta. Polttonestemyynissä perusvuokran lisäksi *litrasidonnainen lisävuokra* voisi olla mahdollinen lisävuokratuottojen lähde.

4.5 Luonnos MAL-sopimuksen kirjaukseksi

Raskaan liikenteen taukopaikat ovat osa MAL-kokonaisuutta. Yhden noin 400 raskaan liikenteen taukopai-
kan toteuttamisesta sovitaan MAL-2019 -sopimuksessa. Luonnos sopimuksen kirjaukseksi:

*Raskaan liikenteen taukopaikkainvestoinnilla tarkoitetaan pysäköintialuetta, joka on tarkoitettu raskaan liikenteen tarpeisiin ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamisen mahdollistamiseksi sekä lyhyeen odotte-
luun, joka on tarpeen kuljetusten saapumiseksi määränpäähän täsmällisesti. Taukopaikkapalvelujen
tarvitsemat rakennukset eivät sisälly jaettaviin kustannuksiin, vaan valtio sisällyttää niiden toteutuksen
sekä koko alueen hoidon ja ylläpidon käyttöoikeussopimukseen, jonka valtio kilpailuttaa taukopaikka-
palvelujen tuottamiseksi.*

*Osapuolet sitoutuvat yhteistyössä toteuttamaan raskaan liikenteen taukopaikkainvestointeja seuraavan
kustannusjaon mukaisesti:*

- Valtio 75 %
- Kohdekunnat 25 %

Kohdekuntia ovat Espoo, Helsinki ja Vantaa. Niiden kesken maksuosuudet jaetaan asukasmäärien suhteessa:

Kohdekunta	Asukasmäärä	Osuus asukasmäärästä	Kustannusjako-osuus
Espoo	274 583	24 %	6 %
Helsinki	644 788	56 %	14 %
Vantaa	223 027	20 %	5 %
Yhteensä	1 142 398	100 %	25 %

Osapuolet sitoutuvat yhteistyössä edistämään raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamista nopealla aikataululla osoittamalla taukopaikka-alueita pitkäaikaiseen (toistaiseksi) käyttöön sekä edistämällä omistuksessaan olevien alueiden kohtuuhintaisia ja riittävän pitkäaikaisia (10-15 vuotta) vuokrasopimuksia. Lisäksi osapuolet sitoutuvat edistämään raskaan liikenteen taukopaikka-alueiden osoittamista maakuntakaavassa, jotta niiden saatavuus tulee turvatuksi myös pitkällä aikavälillä. Pääkaupunkiseudun ja sen lähialueiden kunnat sitoutuvat osoittamaan raskaan liikenteen taukopaikka-alueita myös kuntakaavoissa.

Valtion rahoitusosuus raskaan liikenteen taukopaikkainvestointeihin kohdennetaan erillisrahoituksena. Valtion rahoitusosuus on noin 10 miljoonaa euroa, kun MAL-sopimuskaudella toteutetaan yksi noin neljänsadan raskaan liikenteen pysäköintipaikan taukopaikka-alue.

Lähteet

Saxton B. 2016: Trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys.

Salanne I, Seppä I-M., Tikkanen M. 2018: Raskaan liikenteen taukopaikkatarpeiden priorisointi. Liikennevirasto.

Salanne I, Seppä I-M, Tuominen J. 2017: Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat 2017. Uudenmaan Elinkeino-
liikenne ja ympäristökeskus.

Salanne I, Jaakkola E., Seppä I-M., Tikkanen M. 2015: Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus. Liikennevirasto.

Salanne I, Jaakkola E., Kiiskilä K., Leskinen T, Seppä I-M., Tikkanen M., Tuominen M. 2015: Raskaan liikenteen taukopaikat
Uudenmaan ELY-keskuksen alueella - Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja. Uudenmaan
Elinkeino- liikenne ja ympäristökeskus.

Bäckström J., Lehtinen A-K., von Zansen J., Herneoja A., 26.3.2018: Raskaan liikenteen palvelu- ja taukoalueiden tarve- ja toteu-
tumahdollisuudet Helsingin, Espoon ja Vantaan alueilla. Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupungit.

Sidosryhmien tarpeet liikenteen palvelualueille. Helsinki 2007. Tiehallinto, asiantuntijapalvelut.

von Büschemann K.H.: Die Rastplätze und die Heuschrecken, Süddeutsche Zeitung, 16.8.2015

Flensburger Tagesblatt, Der Scandinavian Park wächst weiter, 30.3.2016, www.shz.de

Premium parking, <https://www.truck-parking.com/>, Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V.

Security Park Sweden, <https://secpark.com>

Scandinavian Park, www.scandinavian-park.com

Autobahn Tank & Rast GmbH, <https://tank.rast.de>

Autohof Wörnitz, www.autohof-woernitz.de

Ashford Truckstop, <https://ashfordtruckstop.co.uk/our-tariffs/>

The European Secure Parking Organisation, <https://www.esporg.eu/>

Liitteet

Liite 1. Kohdekohtaista tietoa taukopaikkavaihtoehtojen tilanteista

Liite 1. Kohdekohtaista tietoa taukopaikkavaihtoehtojen tilanteista

Markku Hietala, Paju Asikainen, Liisa Kovanen



Taukopaikka 1, ”Turunväylä”

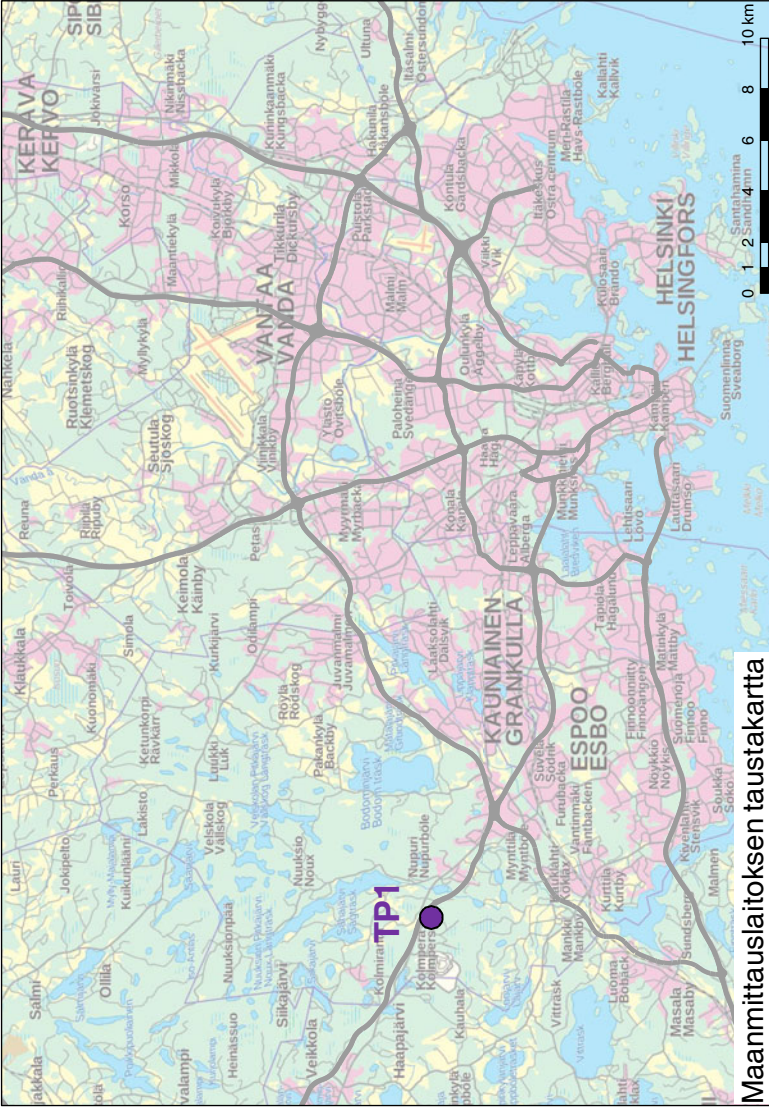


Sijainti

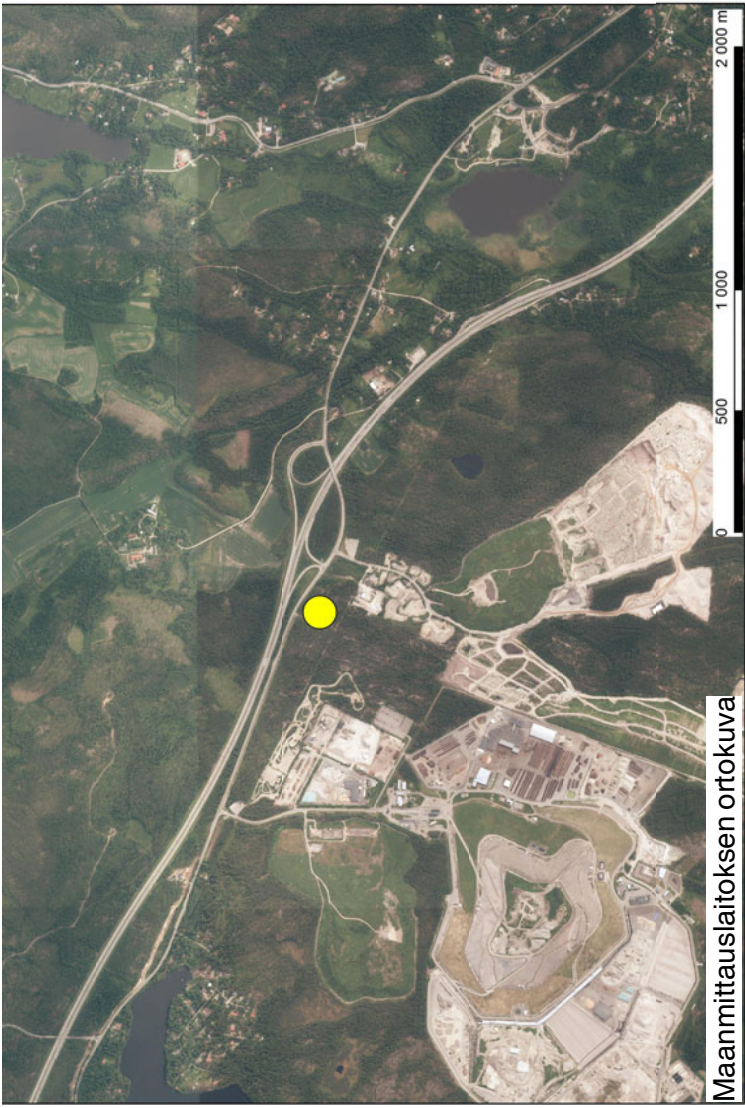
- Turunväylän varrella lähellä Ämmäsuon jätteenkäsittelykeskusta
- Vieressä on nykyisin raskaan liikenteen kylmäasema
- Liittymä Turunväylältä vieressä

→ **Ajoaika Helsingin satamiin on yli puoli tuntia**
→ **Minimipalvelurakenne, ei vuokratuottopotentiaalia muusta kuin huoltamopalveluista**

	Ajomatka	Ajoaika
Vuosaari	44 km	35 min
Länsisatama	27 km	30 min
Katajanokka	30 km	40 min
Eteläsatama	29 km	32 min
Lentokenttä	29 km	25 min



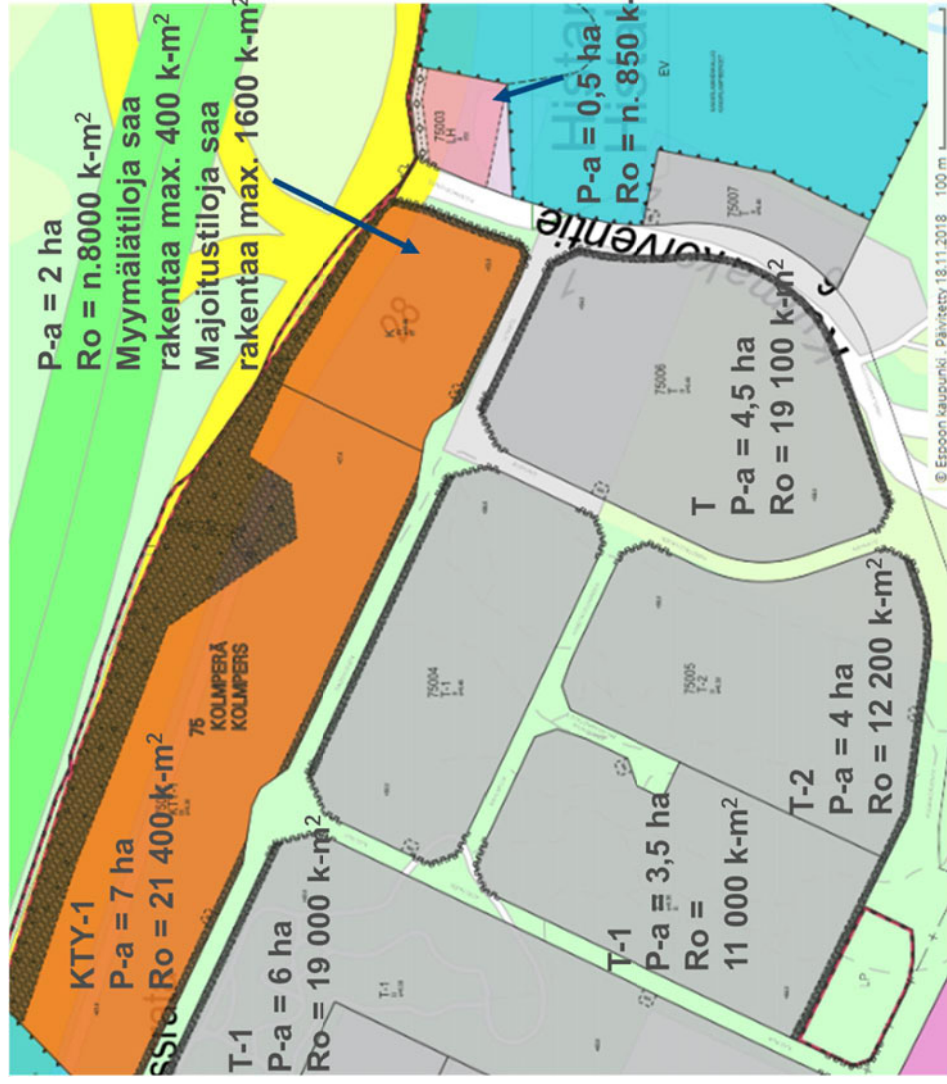
Maanmittauslaitoksen taustakartta



Maanmittauslaitoksen ortokuva

Korttelialueiden pääkäyttötarkoitukset tarkemmin

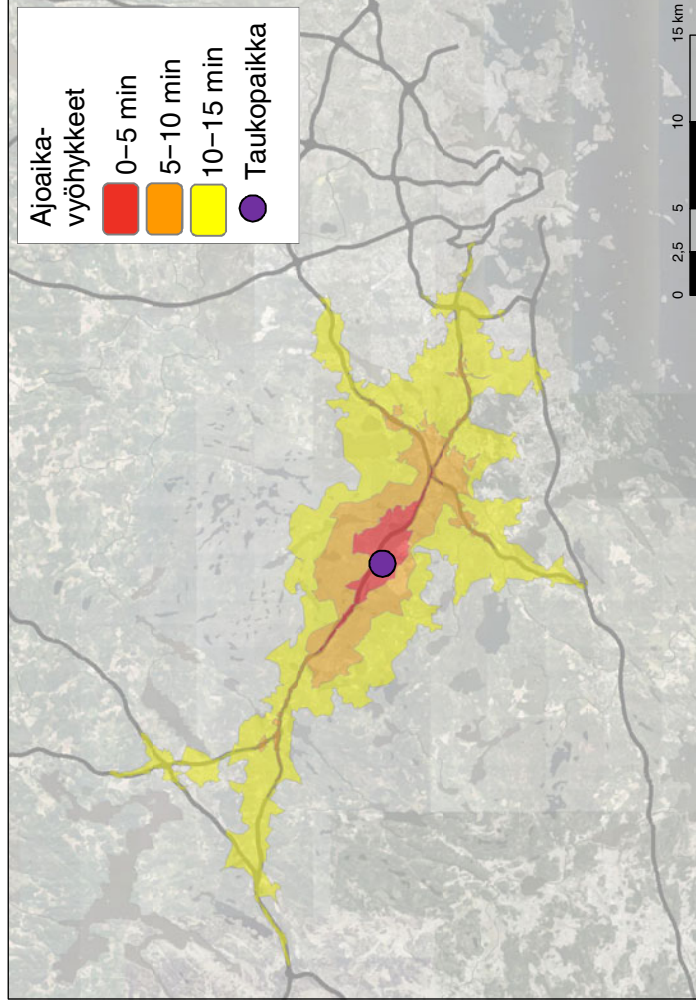
Kulmakorpi I: pinta-alat, rakennusoikeudet ja käyttötarkoitus



K	Liike- ja toimistorakennusten korttelialue 1,3-4,8-13 §
KL	Liikerakennusten korttelialue 1-4,11-13 §
KTY-1	Toimitilarakennusten korttelialue. Alueelle saa rakentaa myös ravintola-palveluita 1-4, 8, 10-13 §
T	Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue 1-7,10-13 §
T-1	Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue 1-6,11-13 §
T-2	Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue. Saa sijoittaa betonituotetehtaan, ... 1-4,6, 7,10-13 §
LH	Huoltoaseman korttelialue 1-4,11-13 §
pj	Alue, jolle saa rakentaa polttoaineen jakeluaseman

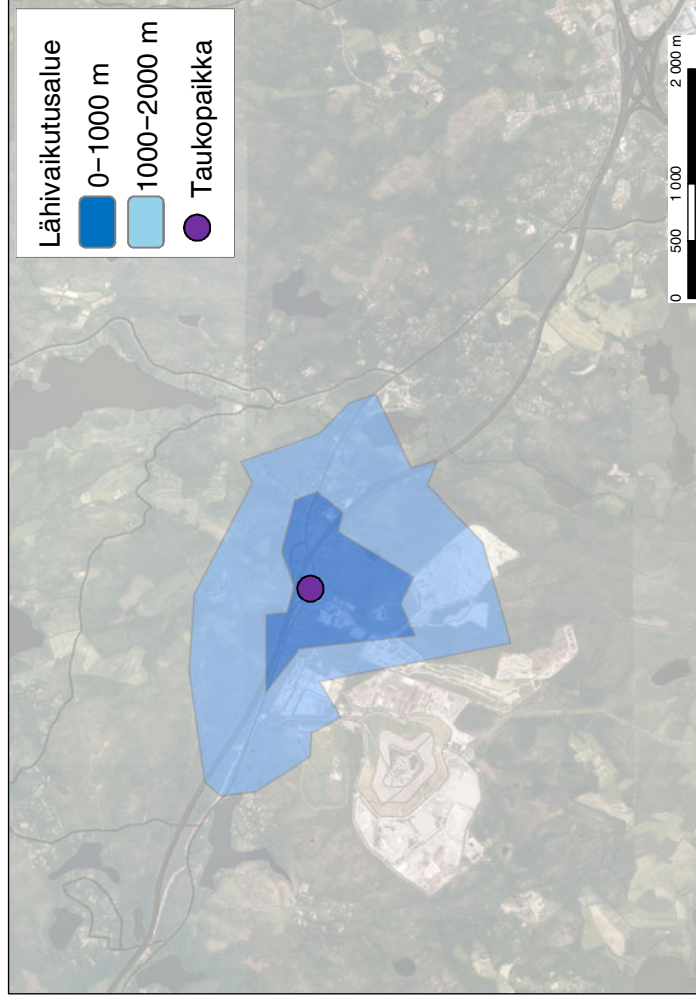
- 7 § Tontin rakennetusta kerrosalasta saa enintään 3 % käyttää tontin pääkäyttötarkoitukseen liittyviä myymälä- tai muita siihen verrattavia tiloja varten. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.
- 8 § Tontin rakennetusta kerrosalasta saa enintään 5 % käyttää tontin pääkäyttötarkoitukseen liittyviä myymälä- tai muita siihen verrattavia tiloja varten. KTY-1-korttelialueelle ei saa sijoittaa päivittäistavaramyymälää. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.
- 9 § Alueelle saa rakentaa toimintaan liittyviä majoitustiloja kuitenkin enintään 20 % kaavaan merkityistä rakennusoikeudesta. Majoitustilat tulee sijoittaa siten, että valtioneuvoston majoitustiloille asettamat melutason ohjearvot eivät ylitä.
- 10 § Alueelle saa rakentaa toimintaan liittyviä koulutus-, kokoontumis- ja tutkimustiloja kuitenkin enintään 25 % kaavaan merkityistä rakennusoikeudesta. Opetus- ja kokoontumistilat tulee sijoittaa siten, että valtioneuvoston opetus- ja kokoontumistiloille asettamat melutason ohjearvot eivät ylitä.

Saavutettavuus



Ajoaika	Asukkaat (2015)	Työpaikat (2014)
0-5 min	800	800
0-10 min	19 700	12 900
0-15 min	132 000	62 600

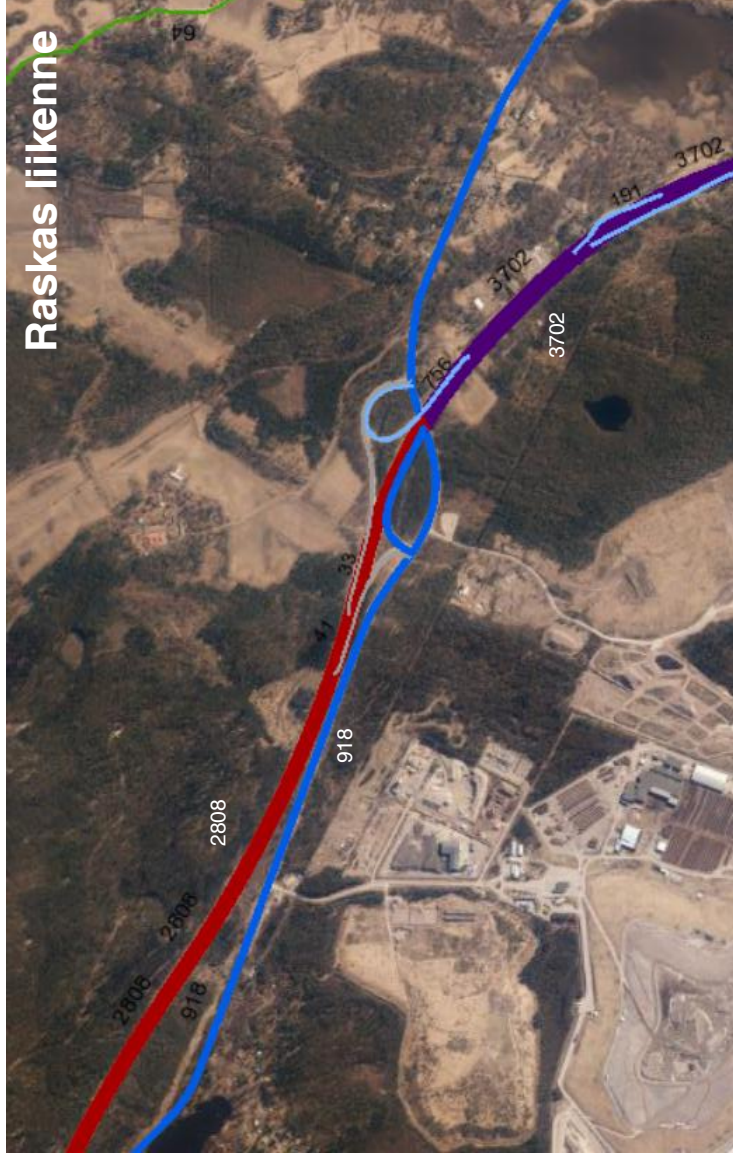
Ruututietokanta 2016



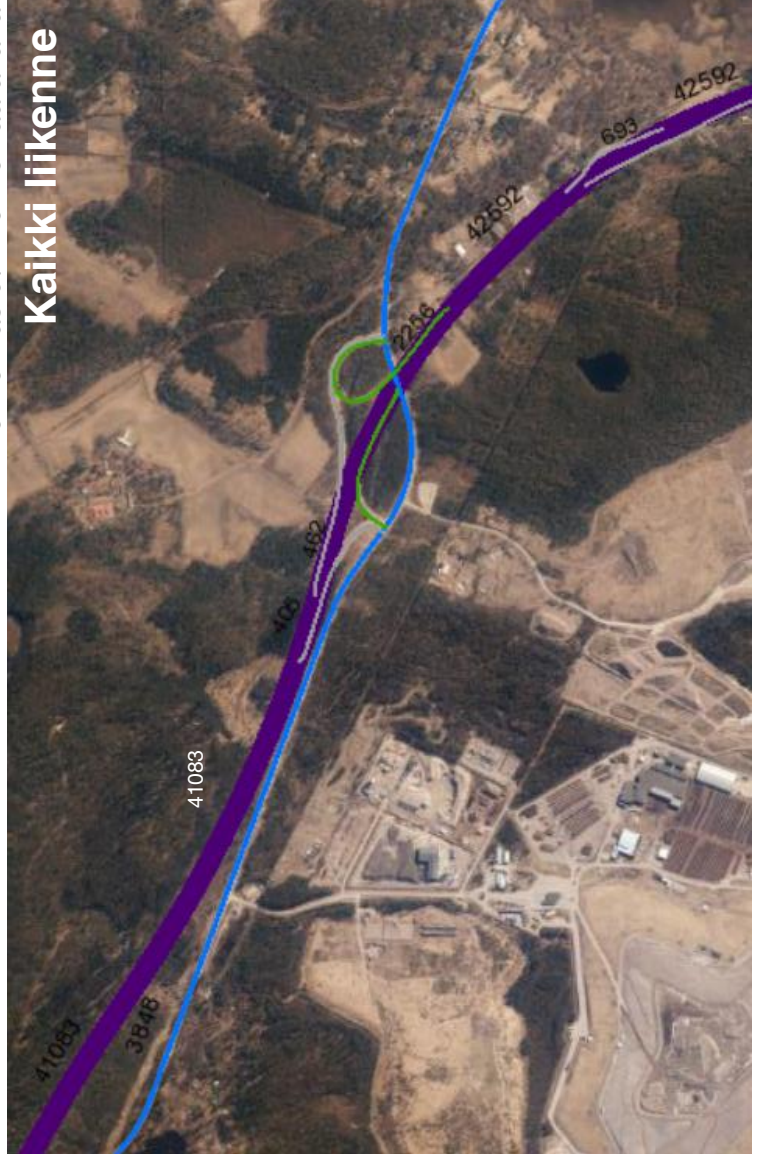
Etäisyys	Asukkaat (2015)	Työpaikat (2014)
0-1000 m	10	10
0-2000 m	120	30

Ruututietokanta 2016

- Taukopaikan ohi Turunväylää ajaa vuorokaudessa keskimäärin 3700 raskaan liikenteen ajoneuvoa
- Kaikkien ajoneuvojen keskimääräinen vuorokausiliikenne taukopaikan ohi Turunväylällä on noin 41 000 ajoneuvoa



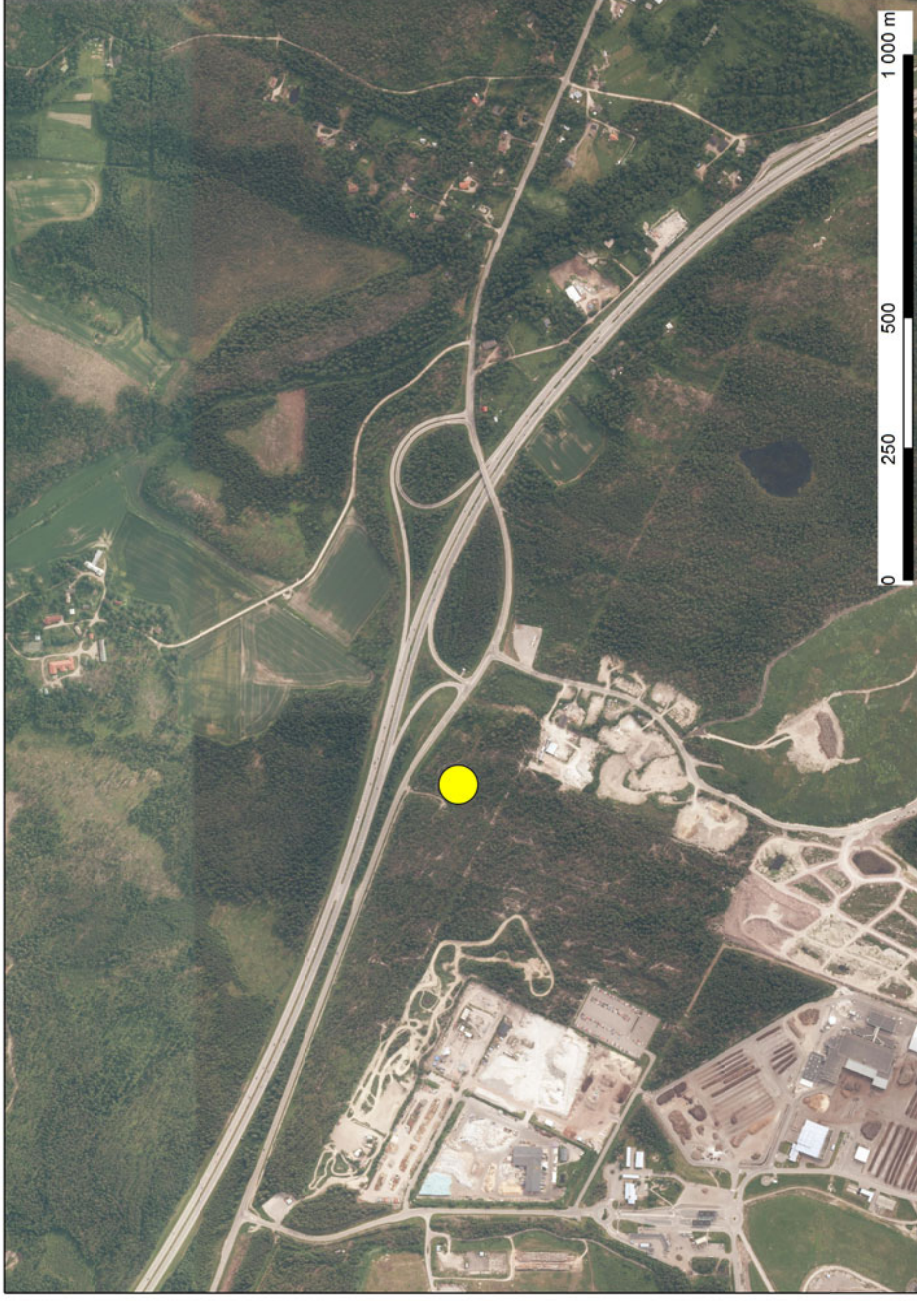
Liikennevirasto / liikennemääräkartat



Kaikki liikenne

Liittymä

Alueelle on liittymä molemmista suunnista Turunväylää Nupurintien kautta.



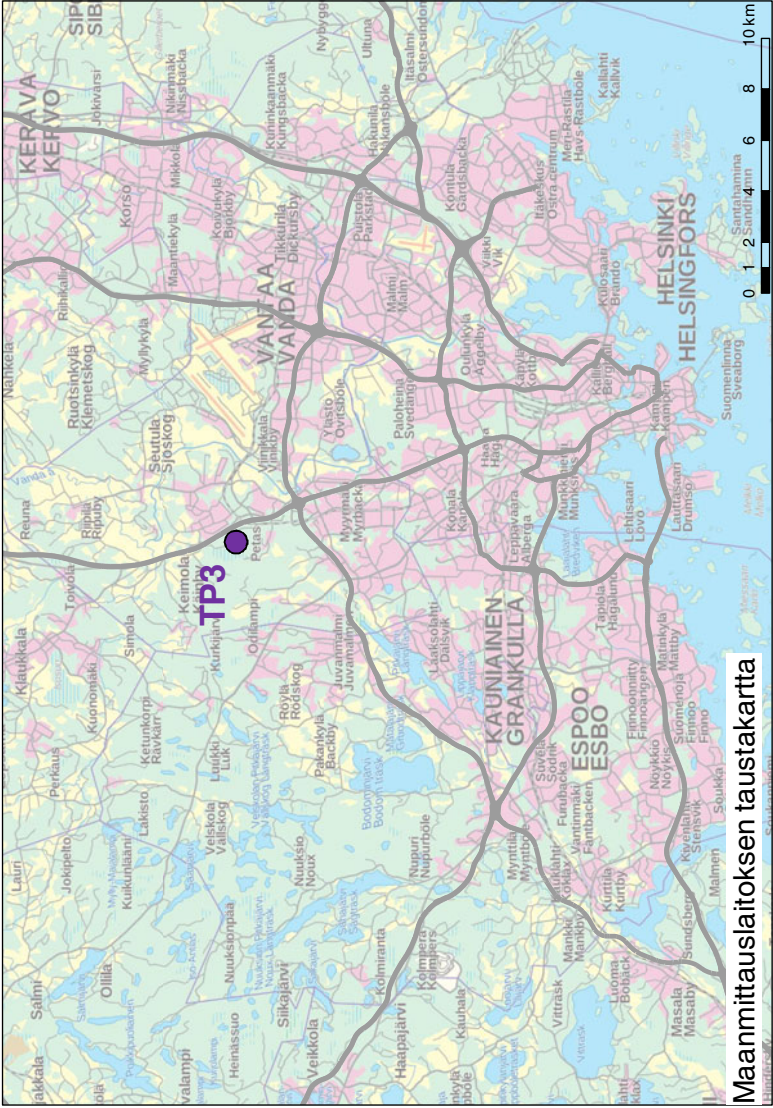
Taukopaikka 3, ”Keimola”



Sijainti

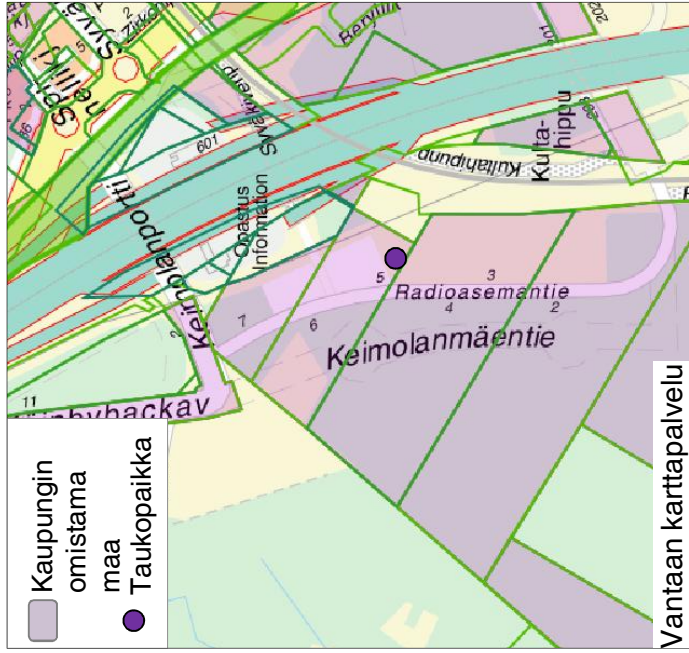
- Hämeenlinnantien länsipuolella. Kehä III on noin 3 kilometrin päässä.
- Ajomatka Vuosaaren satamaan on noin 22 minuuttia ja muihin Helsingin satamiin noin 30 minuuttia.

	Ajomatka	Ajoaika
Vuosaari	26 km	22 min
Länsisatama	28 km	29 min
Katajanokka	22 km	30 min
Eteläsatama	19 km	30 min
Lentokenttä	11 km	10 min



Kaavatilanne ja maanomistus

- Tautopaikaksi ajateltu alue on pääosin Vantaan kaupungin omistuksessa.
- Alue on yleiskaavassa kaavamerkinnöillä KM ja P1.



Confidential – Colliers International 2018

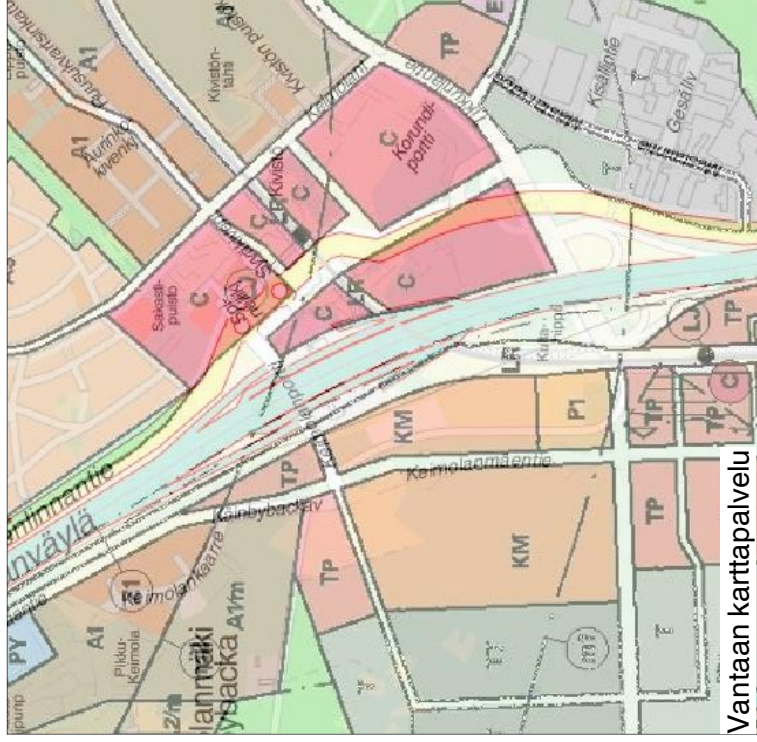


Kaupallisten palvelujen alue

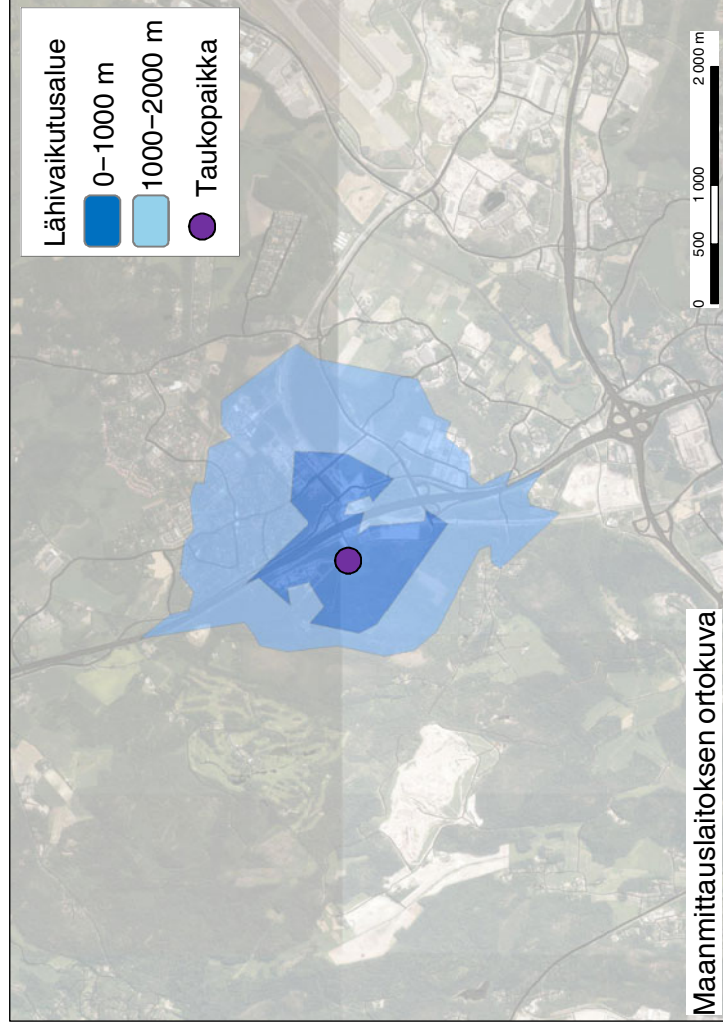
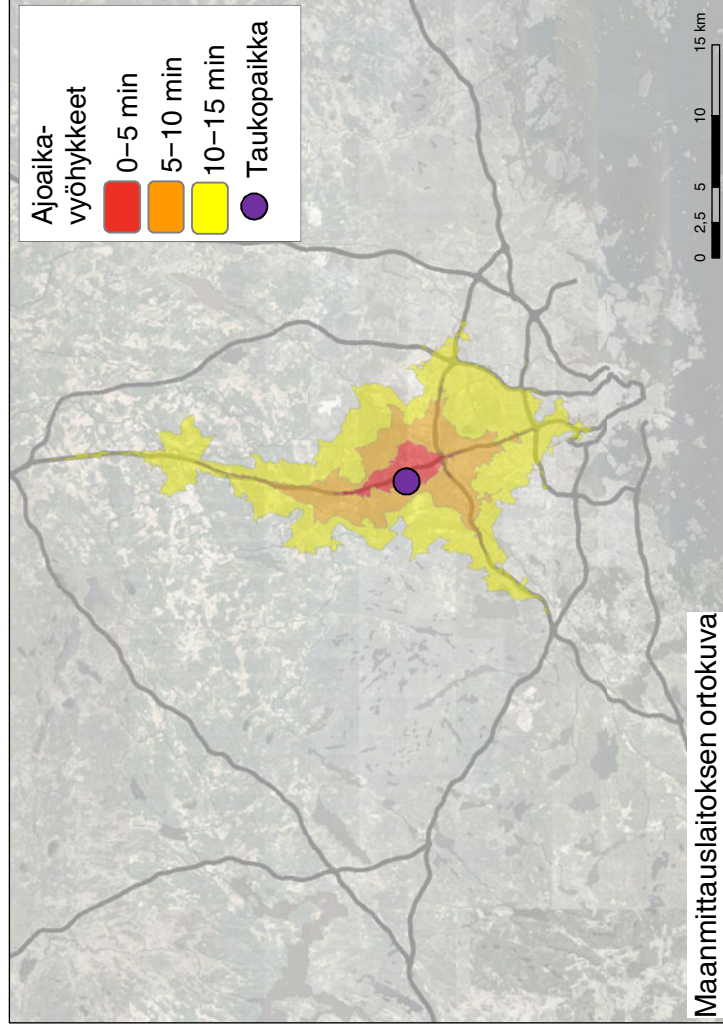
Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppoja, tuotanto- ja toimistotiloja. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavara-kaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä tai myymäläkeskittymiä. Alueelle voidaan sallia erillisiä kaupallisia lähipalveluja.

Palvelujen alue

Alue varataan yksityisille ja julkisille palvelutiloille. Alueella voidaan sallia urheilulaitoksia, majoitus- ja ravitsemustiloja sekä näyttely-, koulutus-, virkistys- ja kulttuuritiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.



Saavutettavuus



Ajoaika	Asukkaat (2015)	Työpaikat (2014)
0–5 min	4 500	1 600
0–10 min	37 100	23 700
0–15 min	176 200	94 200

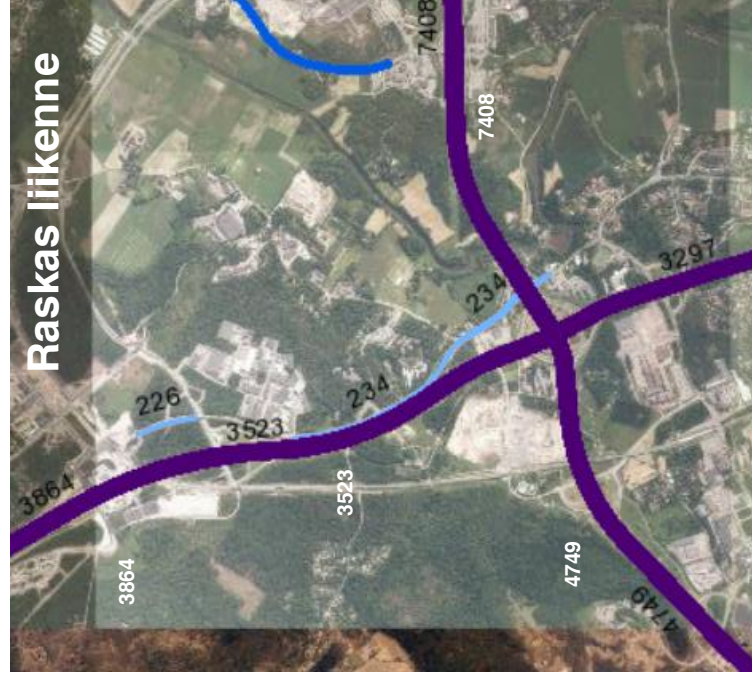
Ruututietokanta 2016

Ruututietokanta 2016

Etäisyys	Asukkaat (2015)	Työpaikat (2014)
0–1000 m	170	70
0–2000 m	2 930	930

Liikennemäärät

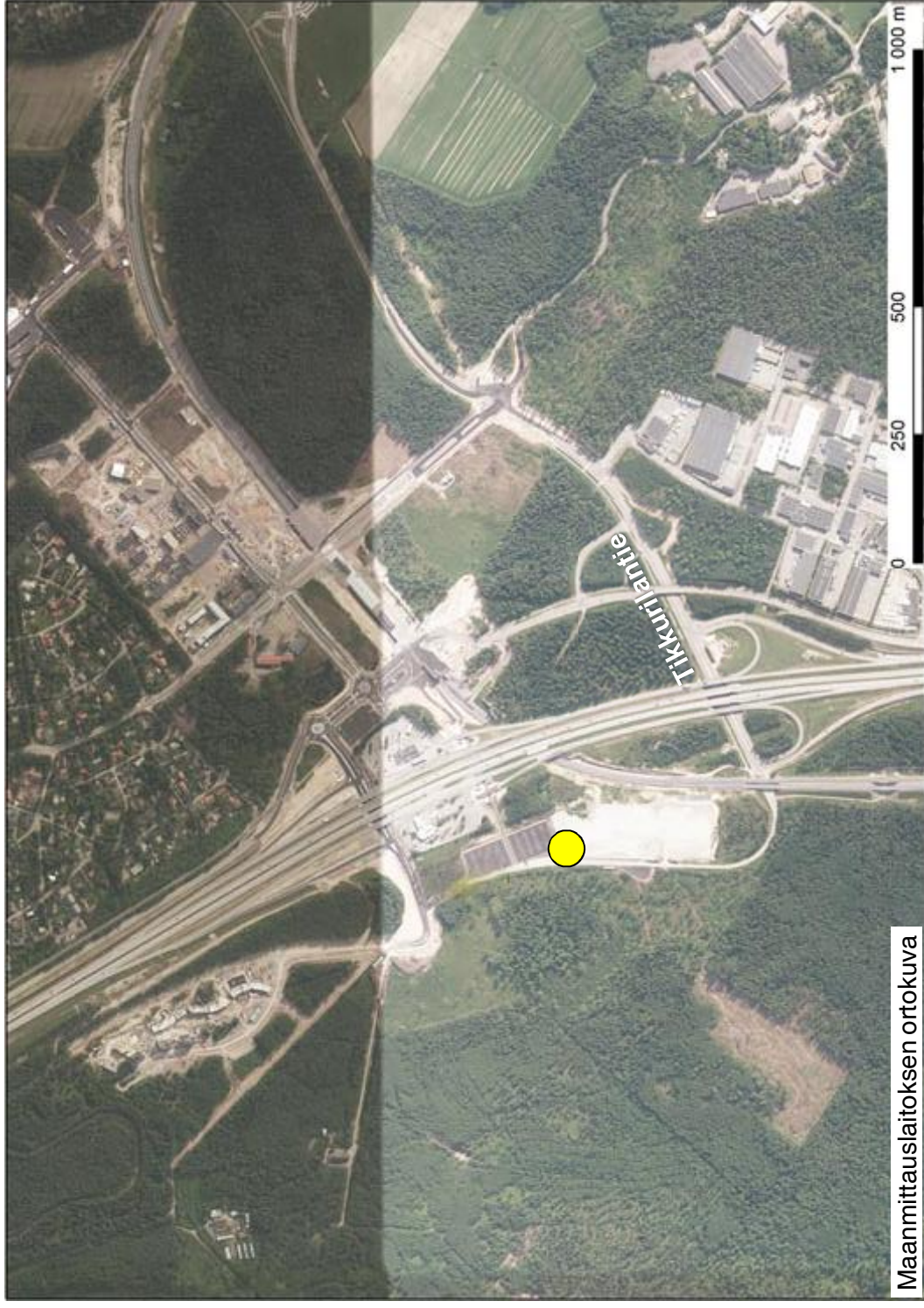
- Taukopaikan ohi ajaa vuorokaudessa keskimäärin 3500 raskaan liikenteen ajoneuvoa
- Kaikkien ajoneuvojen keskimääräinen vuorokausiliikenne taukopaikan ohi on noin 56 000 ajoneuvoa
- Etelässä Kehä III:n vuorokauden ohikulkuliikenne on hieman suurempi. Kaikkien ajoneuvojen keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 76 000 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 7 400 ajoneuvoa.



Liikennevirasto / liikennemääräkartat

Liittymä

Alueelle on nykyisellään olemassa liittymä Hämeenlinnanväylältä Tikkurilantien kautta.



Taukopaikka 5, ”Lentoasema”

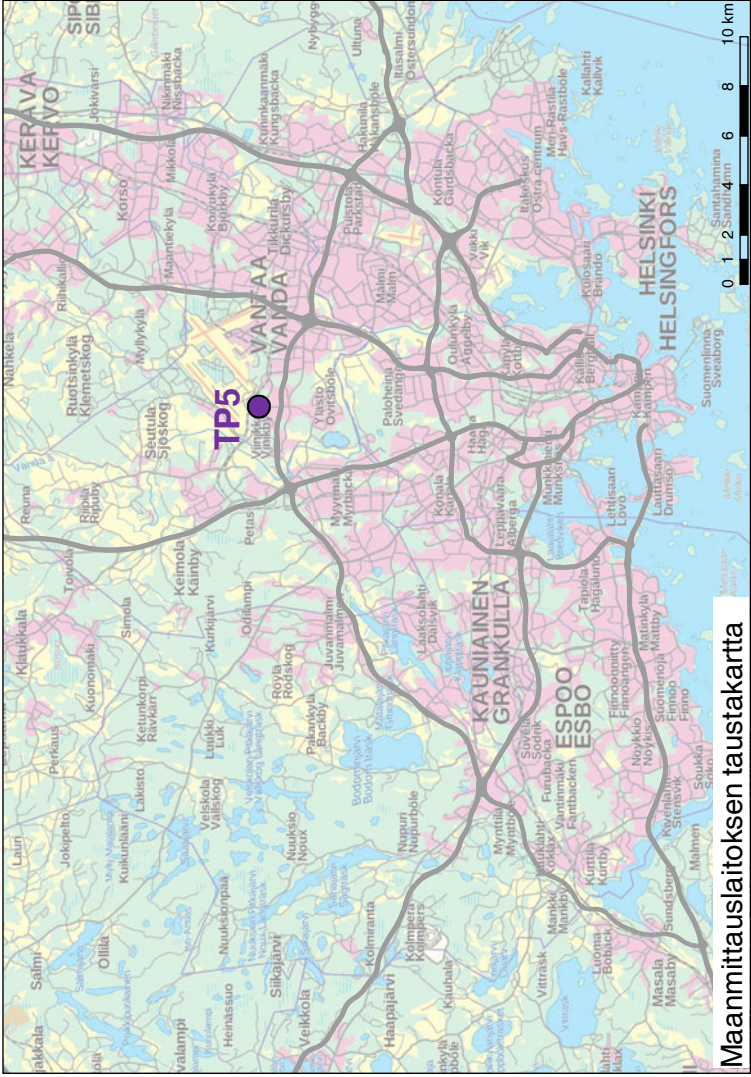


Sijainti

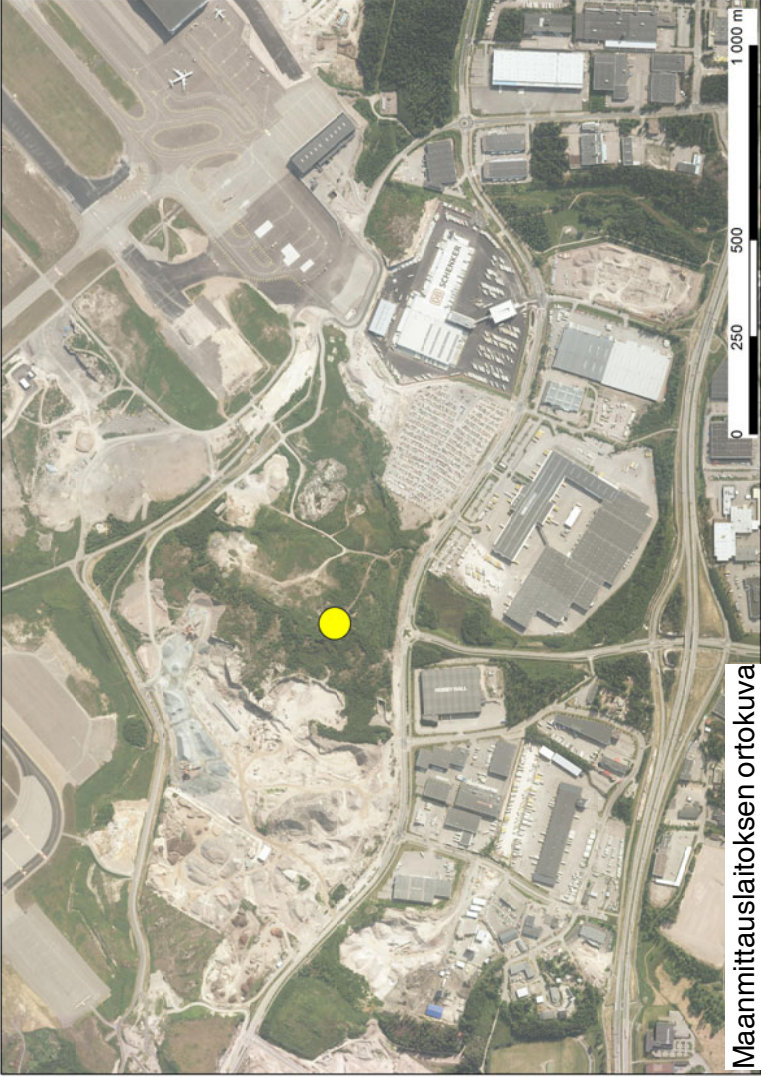
- Taukopaikaksi suunniteltu alue sijaitsee Kehä III:n tuntumassa Tikkurilantien varrella.
- Etäisyys Vuosaaren satamaan ja Länsisatamaan on molempiin 21 kilometriä, mutta ajoaika Länsisatamaan on huomattavasti pidempi

→ Minimipalvelurakenteen synnyttämien kustannusten lisäksi on mahdollisuus kaikille avoimen palvelutarjonnan kautta saada lisävuokratuottoja esim. hotellipalveluista ja lentokenttäpysäköinnistä.

	Ajomatka	Ajoaika
Vuosaari	21 km	20 min
Länsisatama	21 km	38 min
Katajanokka	21 km	32 min
Eteläsatama	21 km	29 min
Lentokenttä	5 km	9 min



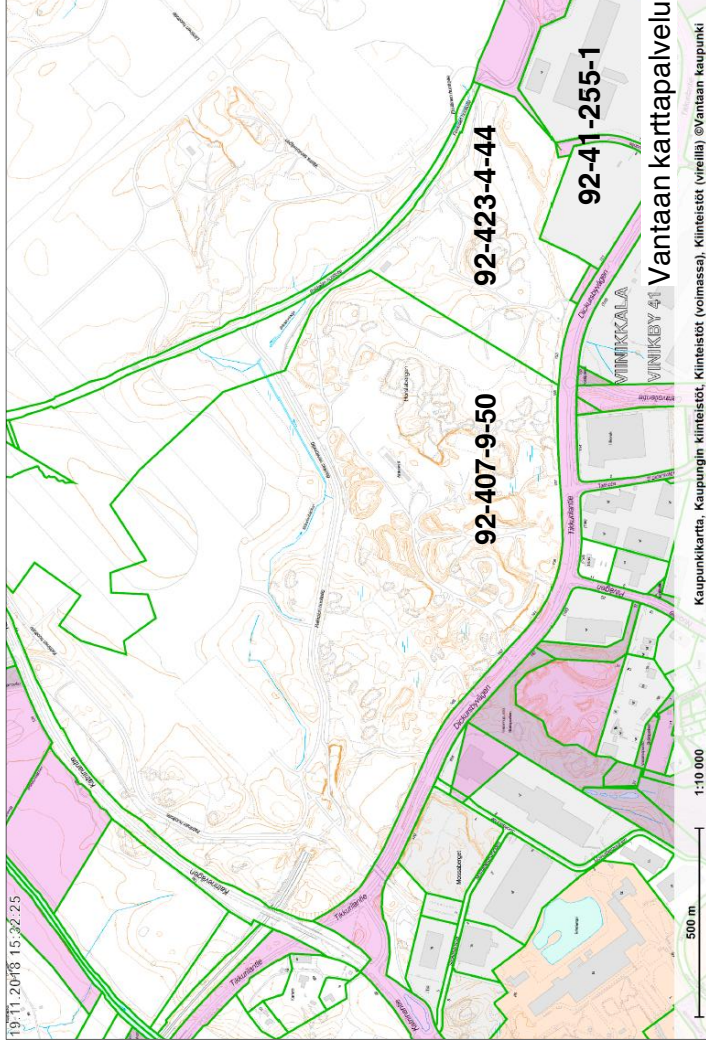
Maanmittauslaitoksen taustakartta



Maanmittauslaitoksen ortokuva

Kaavatilanne ja maanomistus

- Kiinteistöt 92-407-9-50 ja 92-423-4-44 ovat Finavian omistuksessa.
- Alue on yleiskaavassa kaavamerkinnällä LL eli lentoliikenteen alue.

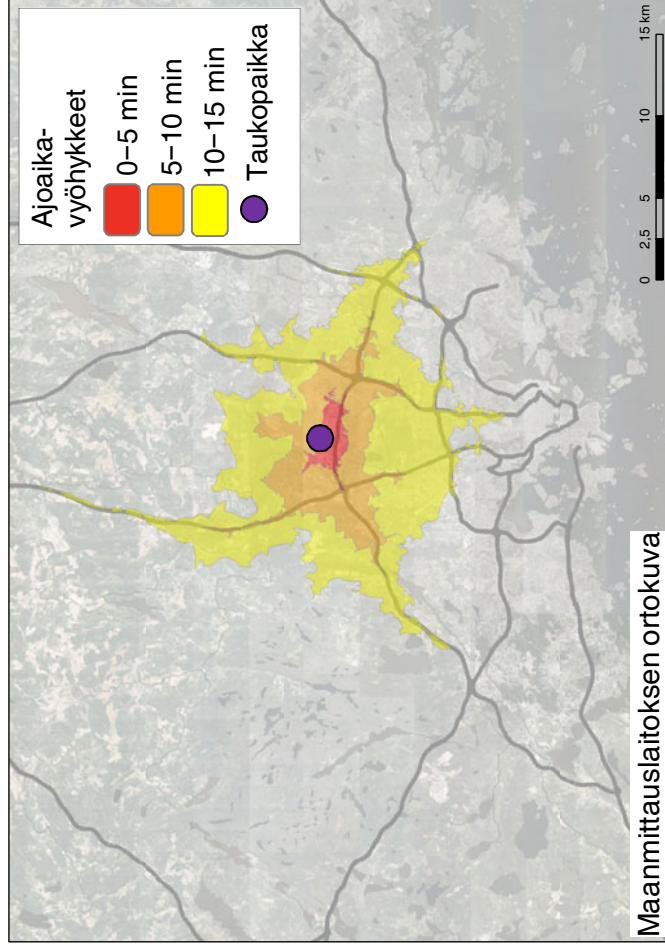


Lentoliikenteen alue

Alue varataan lentoasemalle. Alueella sallitaan lentoaseman toiminnalle välttämättömiä rakennuksia ja laitteita.

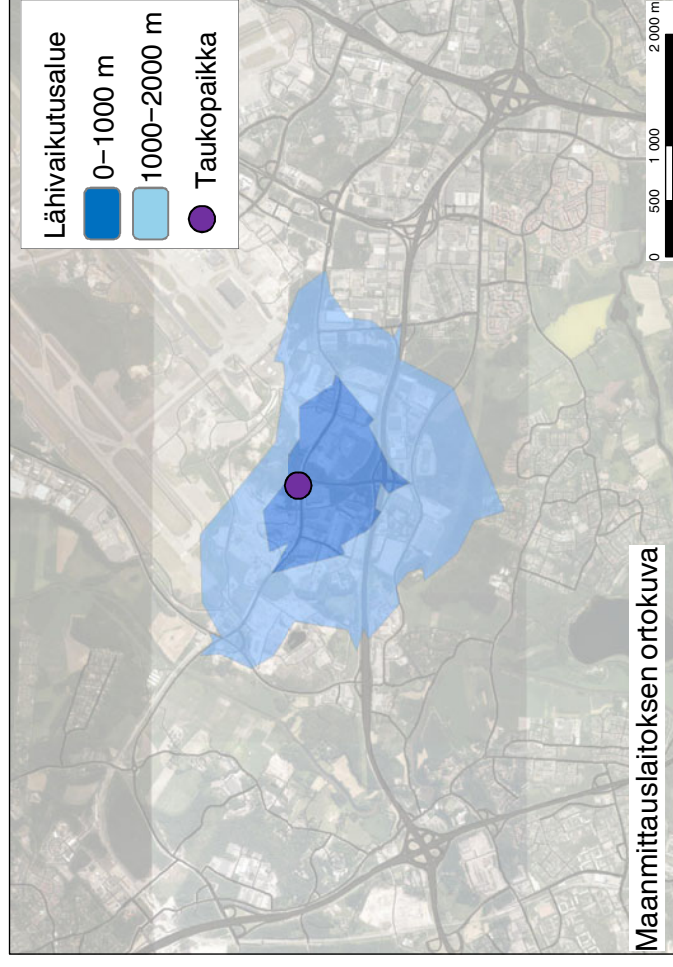


Saavutettavuus



Ajoaika	Asukkaat (2015)	Työpaikat (2014)
0-5 min	400	7 000
0-10 min	38 800	51 600
0-15 min	233 200	119 800

Ruututietokanta 2016

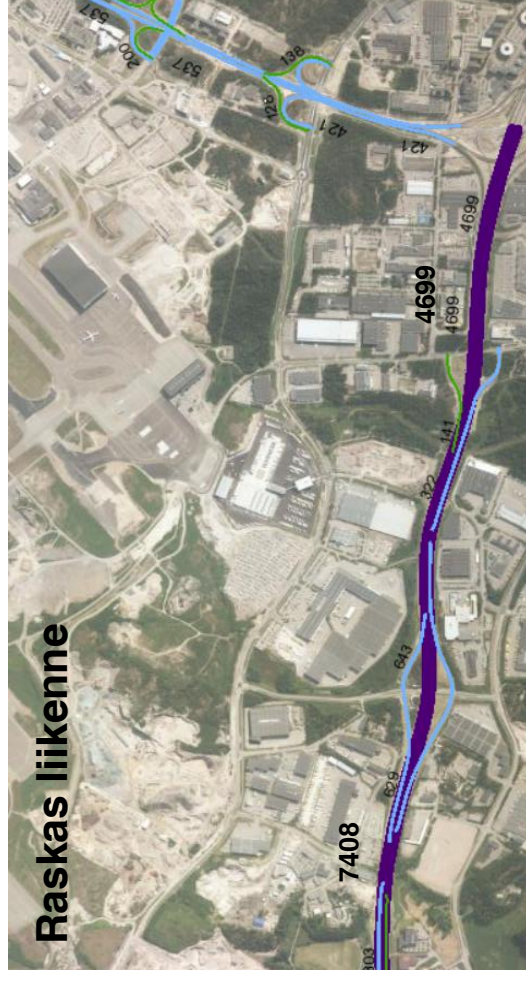


Etäisyys	Asukkaat (2015)	Työpaikat (2014)
0-1000 m	0	1 700
0-2000 m	180	4 700

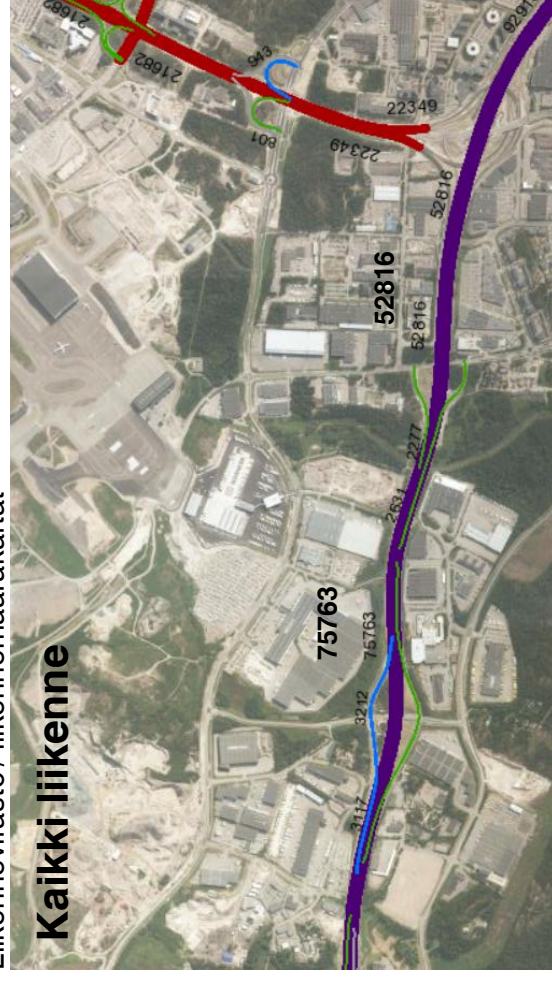
Ruututietokanta 2016

Liikennemäärät

- Taukopaikan ohi kulkevan Tikkurilantien vuorokausiliikennettä ei ole mitattu Liikenneviraston toimesta
- Alueen eteläpuolella kulkevan Kehä III:n keskimääräinen vuorokausiliikenne on noin 76 000 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus on noin 7400 ajoneuvoa

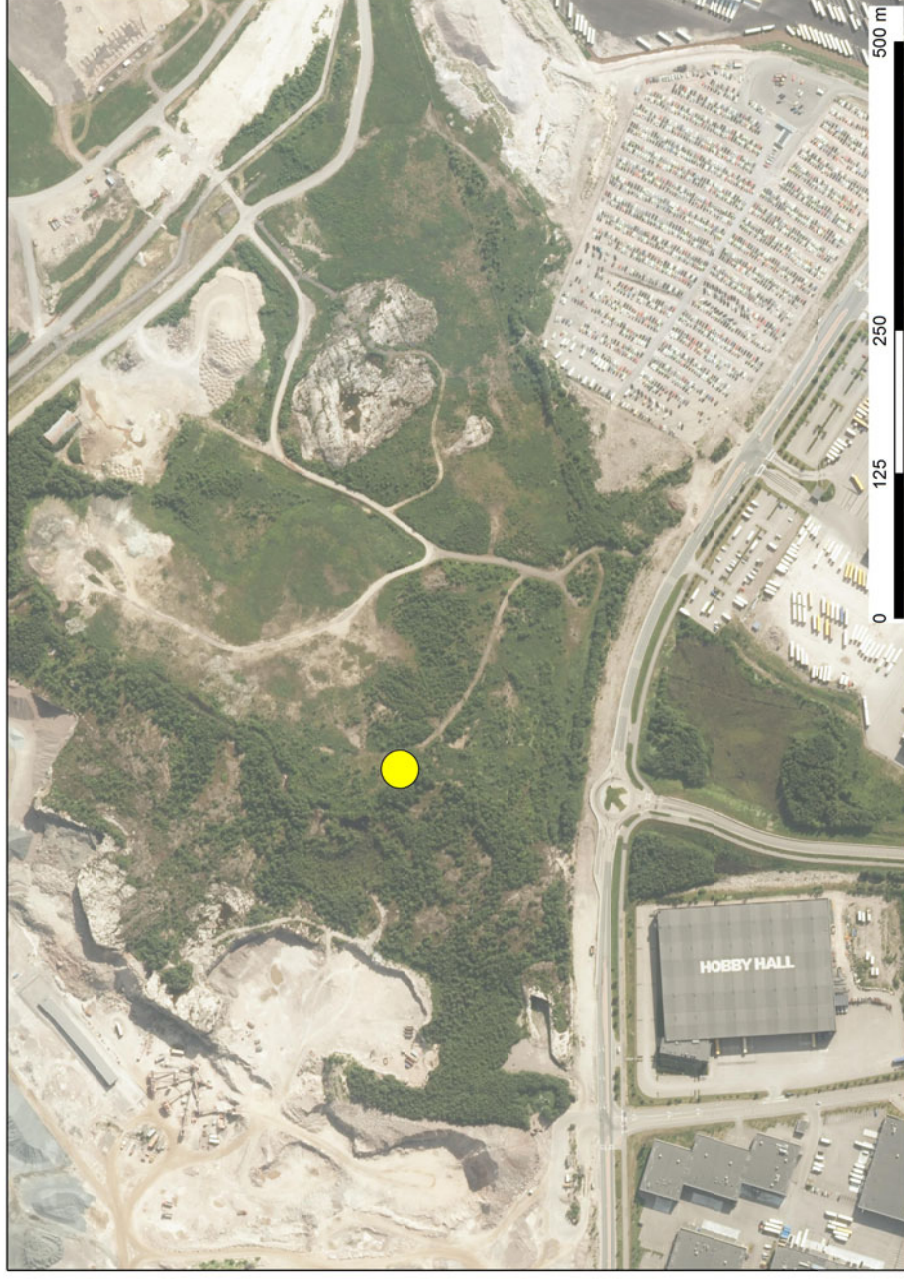


Liikennevirasto / liikennemääräkartat



Liittymä

Alueelle on liittymä Tikkurilantieltä Kalliosolantietä pitkin Lentoparkin kautta. Liittymätie on pieni ja se ei kata rekkaparkin vaatimia liittymäjärjestelyjä. Liittymän rekkaparkkiin voisi mahdollisesti järjestää laajentamalla Kalliosolantien liittymää.

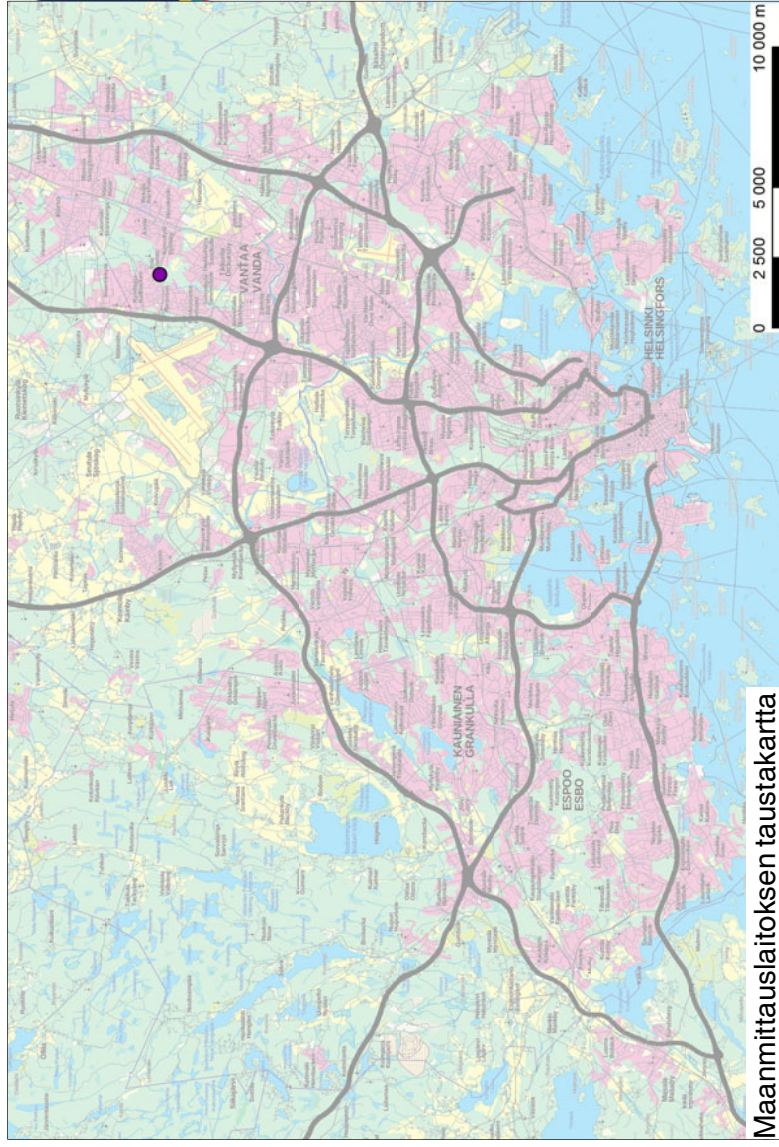


Taukopaikka 12, ”Koivukylänväylä”



Sijainti

- Taukopaikaksi suunniteltu alue sijaitsee vajaat 1,5 km Tuusulanväylältä itään.
- Kehä III:lta on noin viiden kilometrin matka kohteeseen.
- Vuosaaren satama on Helsingin satamista ainoa, joka on saavutettavissa alle 20 minuutissa.
- Helsinki-Vantaan lentokenttä sijaitsee suhteellisen lähellä, vain noin kuuden kilometrin päässä kohteesta.



Maanmittauslaitoksen taustakartta

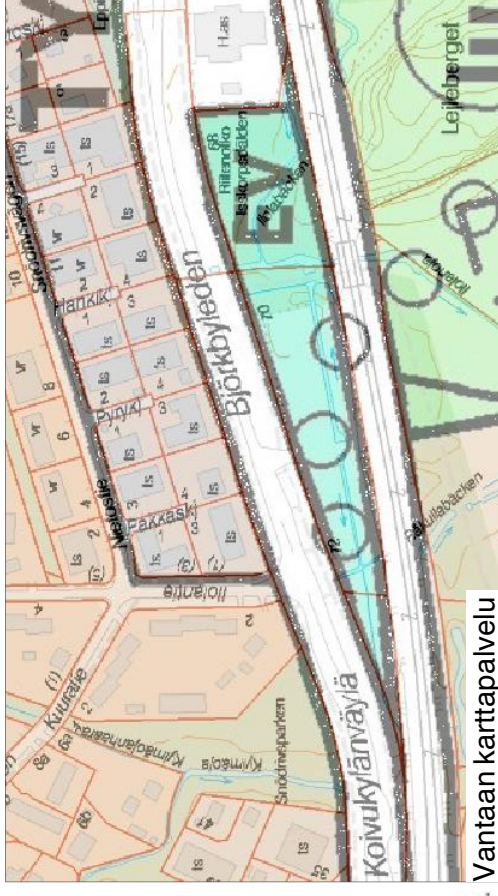


Maanmittauslaitoksen ortokuva

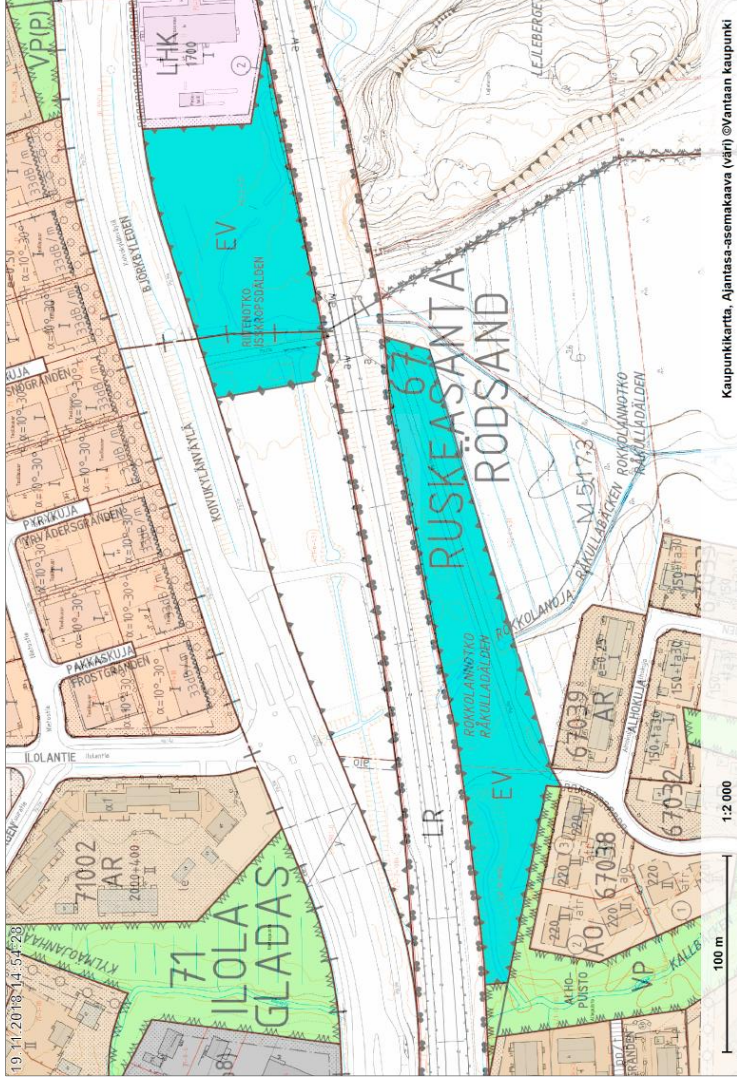
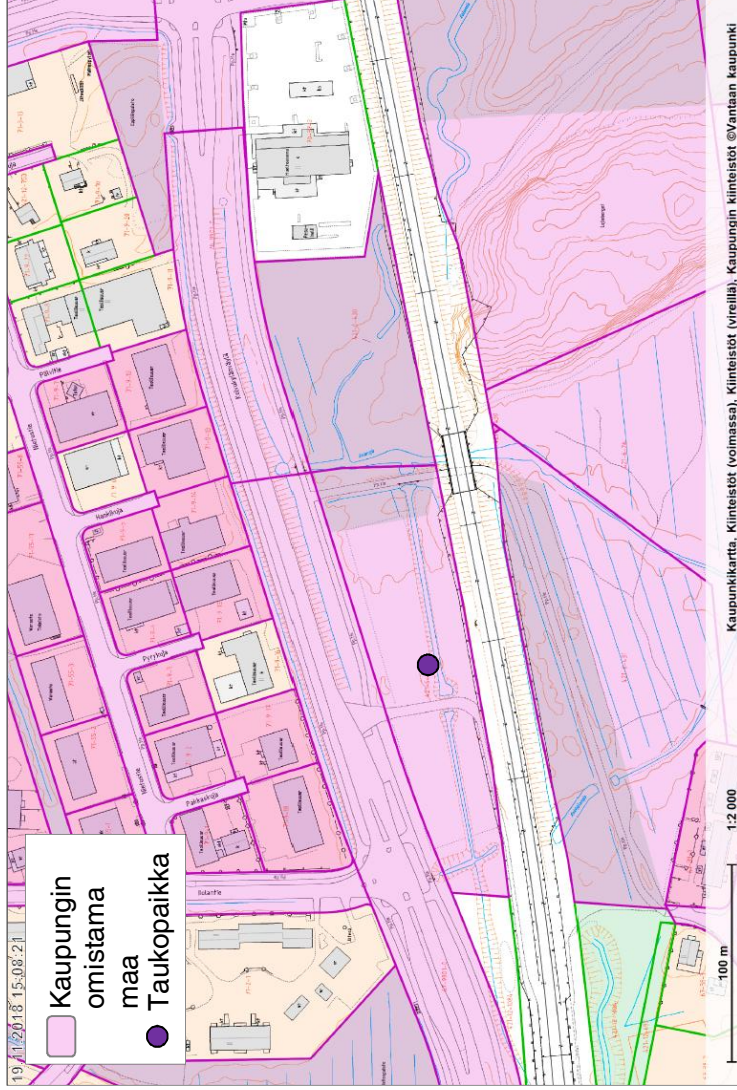
	Ajomatka	Ajoaika
Vuosaari	21 km	18 min
Länsisatama	23 km	40 min
Katajanokka	21 km	32 min
Eteläsatama	21 km	29 min
Lentokenttä	6 km	9 min

Kaavatilanne ja maanomistus

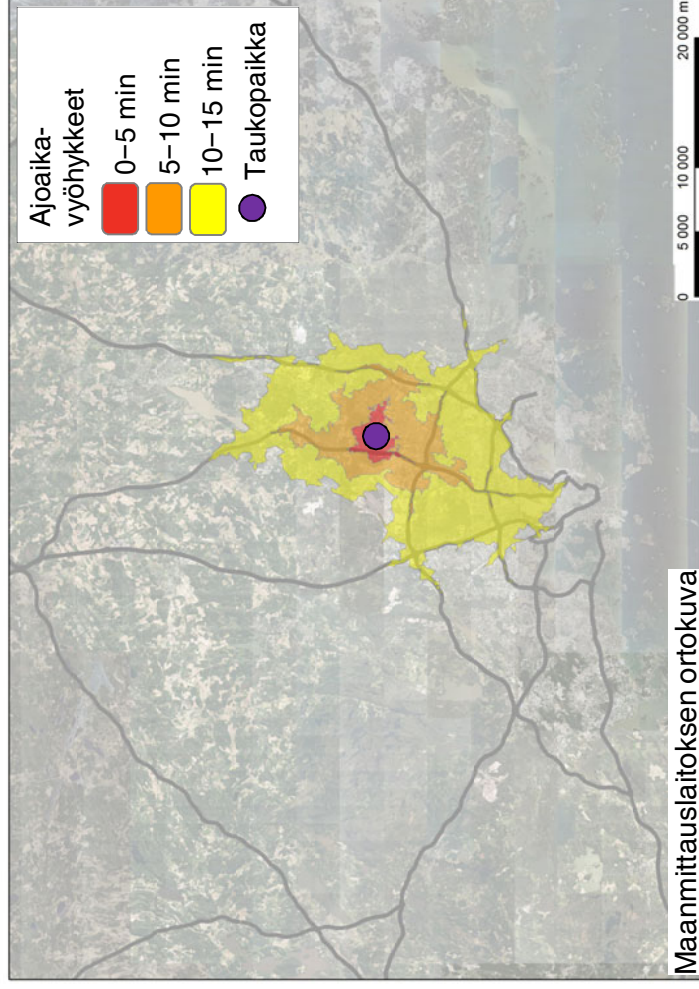
- Vantaan kaupunki omistaa taukopaikaksi suunnitellun kiinteistön. Kiinteistöllä ei ole asemakaavaa. Yleiskaavassa alue on kaavoitettu suojaviheralueeksi.
- Kiinteistöä rajaavat pohjoisessa, lännessä ja Koivukylänväylä ja junarata. Itäpuoleinen kiinteistö on asemakaavoitettu suojaviheralueeksi.



Suojaviheralue. Vantaan karttapalvelu

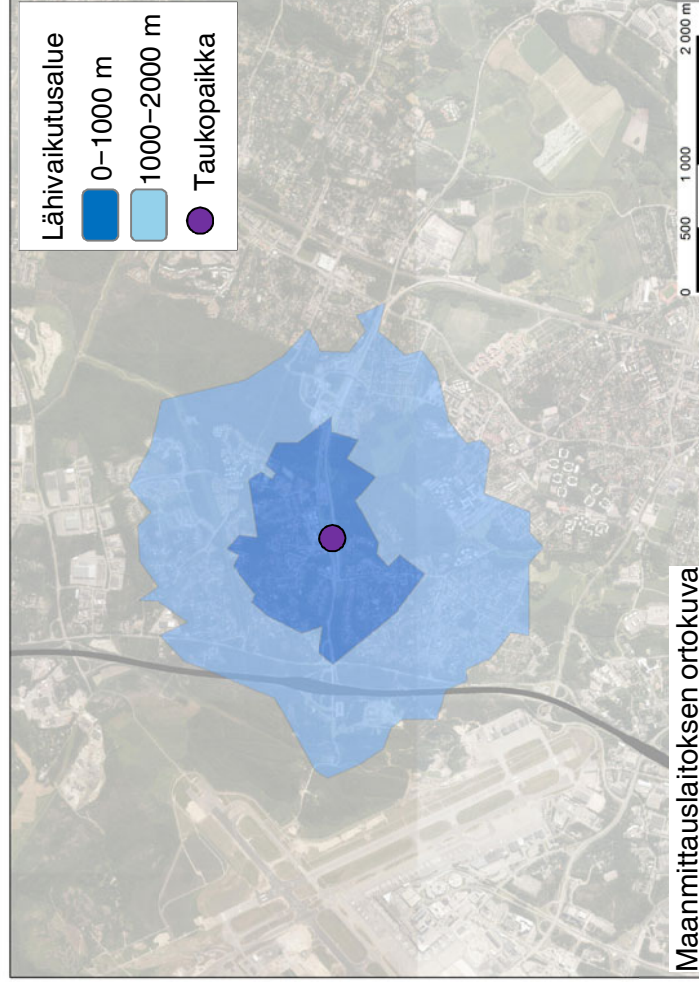


Saavutettavuus



Ajoika	Asukkaat (2015)	Työpaikat (2014)
0-5 min	15 000	2 700
0-10 min	89 900	56 000
0-15 min	344 500	181 000

Ruututietokanta 2016



Etäisyys	Asukkaat (2015)	Työpaikat (2014)
0-1000 m	2 600	500
0-2000 m	15 200	1 900

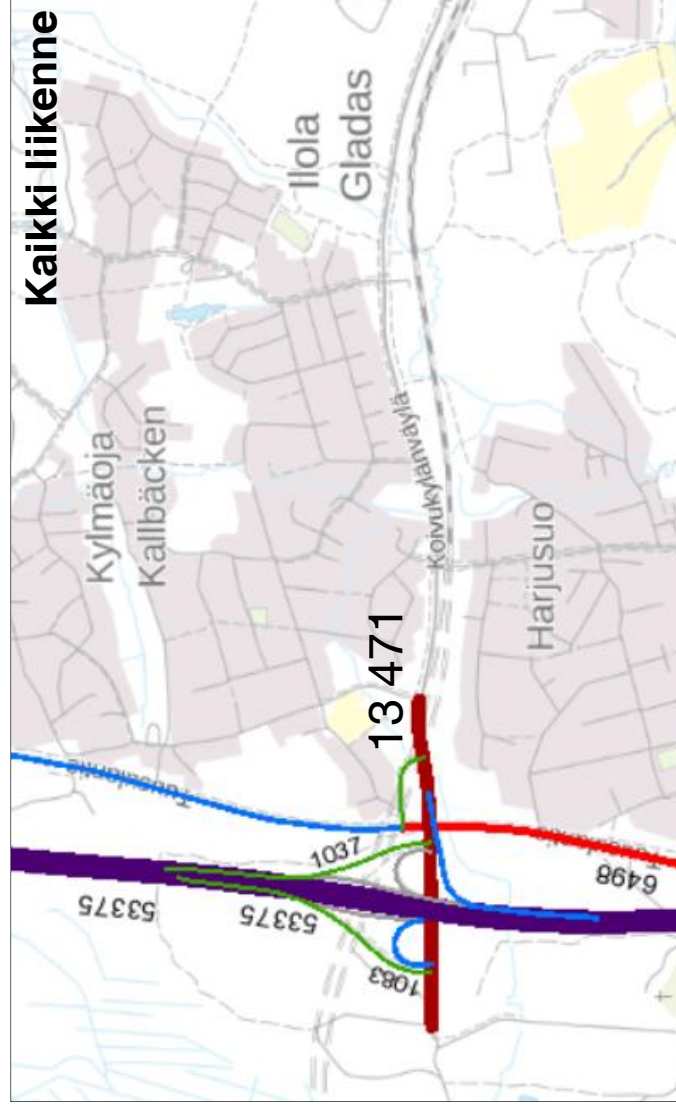
Ruututietokanta 2016

Liikennemäärät

- Taukopaikan ohi kulkevan Koivukylänväylän liikennettä ei ole mitattu liikenneviraston toimesta muutoin kuin Tuusulanväylän läheisyydestä
- Tuusulanväylällä kulkee liittymän kohdalla noin 53 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Koivukylänväylän arkivuorokausiliikenne on noin 13 500 ajoneuvoa
 - › Näistä raskaan liikenteen osuus on järjestyksessä noin 1 720 ja 470 ajoneuvoa vuorokaudessa



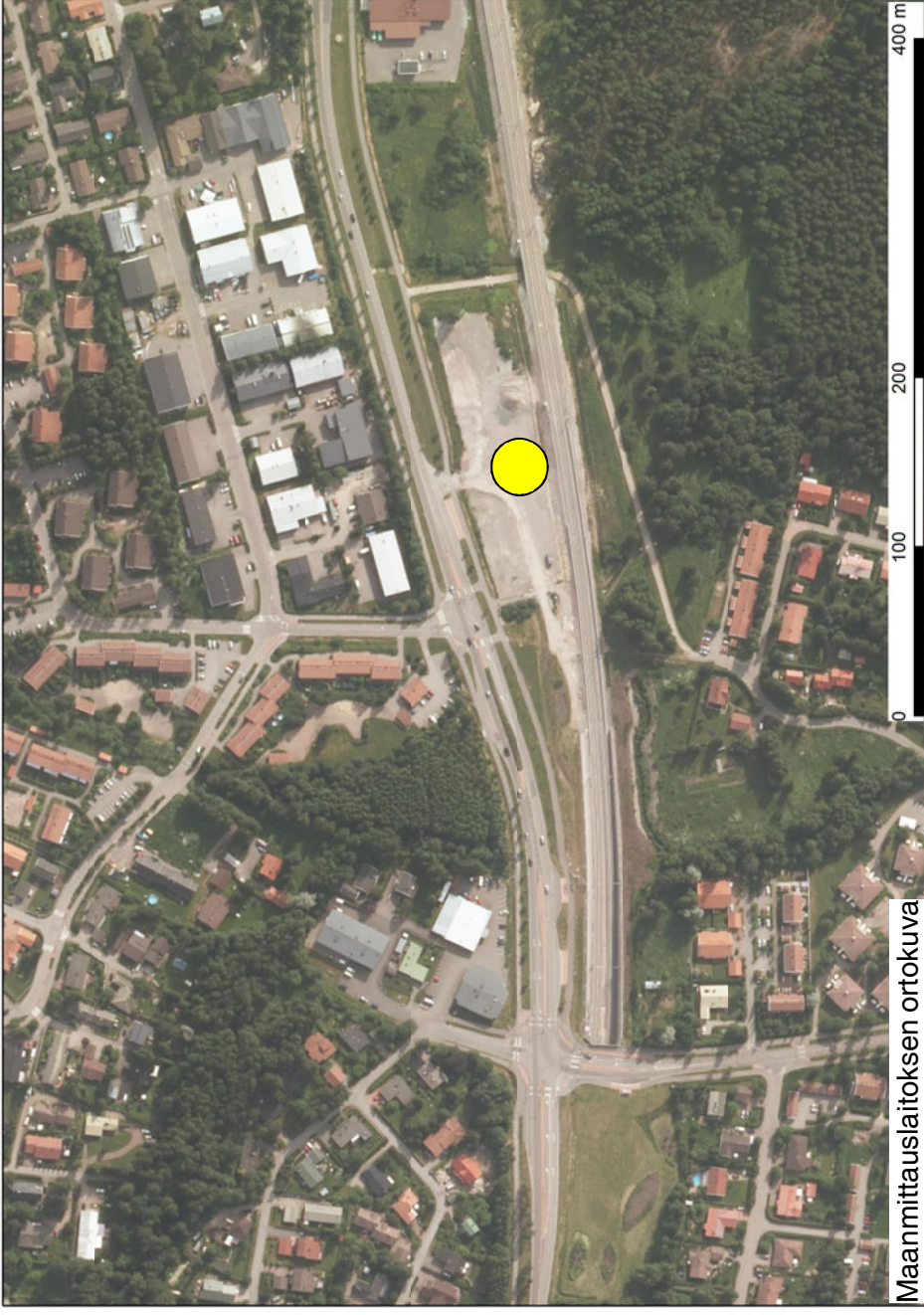
Liikennevirasto / liikennemääräkartat



Liittymä

Alueelle on liittymä Koivukylänväylältä. Liittymän käänнос on melko tiukka ja alueelle pääsemiseksi on ylitettävä kevyenliikenteen väylä.

→ Liittymä ei ole mahdoton, mutta raskasta liikennettä ajatellen se on haasteellinen



Liite 2. Sopimusluonnos

AIESOPIMUS RASKAAN LIIKENTEEN TAUKOPAIKAN X RAKENTAMISESTA, HOIDOSTA JA KUNNOSSAPIDOSTA

1. Sopijapuolet

Vantaan kaupunki (jäljempänä sijaintikunta). Tämän kunnan alueelle toteutetaan sopimukseen kuuluva raskaan liikenteen taukopaikka. Sijaintikunta toimii Hankevastaavana.

Helsinki, Espoo ja Vantaa (jäljempänä kohdekunnat). Raskaan liikenteen taukopaikkoja tarvitsevien kuljetusten määränpäättäjät sijaitsevat näissä kunnissa.

Liikennevirasto ja Uudenmaan ELY-keskus (jäljempänä valtio). Valtio toimii Ylläpitovastaavana. *[Valtio voi toimia myös Hankevastaavana]*

2. Sopimuksen tarkoitus

Tällä sopimuksella valtio, sijaintikunta Vantaa, kohdekunnat Helsinki, Espoo ja Vantaa sitoutuvat osallistumaan raskaan liikenteen taukopaikan xxx rakentamiskustannuksiin, ylläpitoon ja hoitoon kohdassa 5 esitetyn mukaisesti.

3. Sopimusasiakirjat

Sopimuksessa noudatetaan asiakirjoja seuraavassa pätevyysjärjestyksessä:

- tämä sopimus
- liite A
- liite B
- liite C
- liite D

4. Sopijapuolten vastuut

Sopijapuolet ovat sopineet, että hankkeen toteuttamisesta vastaava organisaatio on X (jäljempänä Hankevastaava).

Hankevastaava vastaa

- kohteen suunnittelusta mukaan lukien hallinnolliset suunnitelmat, kuten katusuunnitelmat
- sopimuksen ja sen liitteiden A-D laadinnasta
- raskaan liikenteen taukopaikan rakentamisesta, rakennusurakoiden kilpailuttamisesta sekä urakoiden vastaanottamisesta
- tarvittavista vakuuksista
- hankkeen etenemisen tiedottamisesta.

Ylläpitovastaava vastaa

- alueen hoito- ja kunnossapitovelvoitteista liitteessä B kuvatun palvelutason mukaisesti
- järjestää liitteessä C määritellyt palvelut kuljettajille (hankkimalla palveluntuottajan tms.) ja vastaa siitä, että palveluntuottajan kanssa tehtävään sopimukseen kirjataan raskaan liikenteen paikkojen hinnoittelun pelisäännöt

- siirtäessään mahdollisesti alueen ylläpitovastuun kolmannelle osapuolelle vastaa siitä, että tässä sopimuksessa Hankevastaavaa ja Ylläpitovastaavaa sitovat velvoitteet kirjataan kolmannen osapuolen kanssa tehtävään ylläpitosopimukseen.

Kaikki sopijapuolet vastaavat siitä, että omat maksuosuudet maksetaan tämän sopimuksen kohtien 8 (Hankkeen kustannusjako-osuudet) ja 9 (Maksuaikataulu) mukaisesti Hankevastaavalle.

5. Hankkeen laajuus

Sopimuksen kohteena oleva raskaan liikenteen taukopaikka käsittää yhteensä xxx raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa.

Sopimuksen kohteena olevan raskaan liikenteen pysäköintialueen laajuus ja laatutaso sekä kustannusjako-osuudet määrittyvät seuraavien liitteiden mukaisesti:

- A. Kustannusjako-osuuksien laskelmat (Hankevastaava laatii)
- B. Hoidon ja kunnossapidon laatutason kuvaus (Hankevastaava ja Ylläpitovastaava laativat)
- C. Palvelujen laatutason kuvaus sisältäen kuljettajille tarjottavat palvelut sekä mahdollisen paikkojen maksujärjestelmän kuvauksen sisältäen maksujen muodostumisperiaatteet (Hankevastaava ja Ylläpitovastaava laativat)
- D. Rakennussuunnitelmat ja niiden kustannusarviot. Suunnitelmista on käytävä ilmi raskaan liikenteen taukopaikan fyysiset ratkaisut sekä varustustaso (päälyste, valaistus, jne.). Suunnitelmista on myös käytävä ilmi tie- ja katujärjestelyt sekä tekniset järjestelmät kustannusarvioineen (esim. kameravalvonta) (Hankevastaava laatii)

6. Hankkeen hoito ja kunnossapito

Sopijapuolet ovat sopineet, että raskaan liikenteen taukopaikan Ylläpitovastaavana toimii valtio (jäljempänä Ylläpitovastaava).

Ylläpitovastaava sitoutuu ylläpitämään raskaan liikenteen taukopaikassa määriteltyä hoidon ja kunnossapidon laatutasoa. Ylläpitovastaava voi sopia alueen hoidosta ja kunnossapidosta esimerkiksi kaupallisen toimijan kanssa.

Raskaan liikenteen taukopaikka tulee merkitä maastoon aina kulloinkin voimassaolevalla liikennemerkillä.

Ylläpitovastaava sitoutuu hoitamaan ja kunnossapitamaan raskaan liikenteen taukopaikkaa x.x.20xx asti.

7. Hankkeen toteutusaikataulu

Hankkeen ennakoitua toteutuvan noin vuonna 20XX. Hankevastaava tiedottaa muille sopijapuolille aikataulusta sen tarkennuttua.

8. Hankkeen kustannusjako-osuudet

Kustannusjako-osuuksia laskettaessa on noudatettu seuraavia laskentaperiaatteita.

Raskaan liikenteen pysäköintipaikan arvonlisäveroton maksimihinta on 25 000 euroa/paikka (alv 0).

HCT (High Capacity Transport) ajoneuvon pysäköintipaikan arvonlisäveroton maksimihinta on 30 000 euroa/paikka (alv 0).

Yksikköhinnat muutetaan maksettaessa vastaamaan viimeisintä maanrakennuskustannusindeksin kokonaisindeksiä. Vertailutilanteena on Maanrakennuskustannusindeksi 2010, joulukuu 2015.

Jaettaviin kustannuksiin kuuluvat seuraavat FORE-kustannus-laskelmaohjelman erät:

- Raskaan liikenteen pysäköintipaikat
- Raskaan liikenteen pysäköintialueen sisään- ja ulosajot, yhteydet palvelualueelle ja alueen muut sisäiset ajoradat
- Melusuojaukset
- Hulevesijärjestelyt sisältäen öljyn erotuksen
- Valaistus, kulunvalvonta
- Rakennuttamis- ja suunnittelutehtävät

Selvyydeksi mainittakoon, että yllä esitetyssä hinnassa eivät ole mukana

- Palvelujen rakentaminen (kaupalliset palvelut, wc-palvelut jne.)
- Palvelualueen henkilöautojen pysäköintipaikat
- Liittymä-, tie- ja katuja järjestelyjen kustannukset sisään- ja ulosajoihin, jotka jaetaan vakiintuneiden periaatteiden mukaan sijaintikunnan ja valtion kesken

Jos raskaan liikenteen pysäköintipaikan todellinen hinta on maksimihintaa pienempi, jaetaan raskaan liikenteen pysäköintipaikan kustannukset todellisten kustannusten perusteella. Maksihinnan ylittävä osa jää sijaintikunnan maksettavaksi

Kustannukset jaetaan seuraavasti:

- Valtio 75 %
- Kohdekunnat 25 % (jaetaan asukasmäärän suhteessa)

Hankkeen jaettavat kustannukset ovat yhteensä xxx euroa ilman arvonlisäveroa. Sopijapuolten maksuosuudet ovat seuraavat:

Vantaa	xxx euroa
Espoo	xxx euroa
Helsinki	xxx euroa
Valtio	xxx euroa

Kustannusjako-osuuksien laskelmat ovat tämän sopimuksen liitteenä A.

Mahdolliset maankäyttöhyödyt ja maksutulot jäävät Ylläpitovastaavan hyväksi.

[HUOM: Tapauskohteisesti voidaan myös perustelluista syistä poiketa tässä sopimuksessa esitetystä kustannusjakoperiaatteesta ja/tai edellä esitetyistä maksimihinnoista, jos kaikki kustannusjaon sopijapuolet näin haluavat.]

9. Maksuaikataulu

Muut sopijapuolet maksavat Hankevastaavalle kohdan 8 mukaiset maksuosuutensa seuraavan maksuaikataulun mukaisesti.

- xxx % kun ...
- xxx % kun ...
- 25 % kun raskaan liikenteen taukopaikan vastaanottotarkastus on hyväksytysti tehty ja Hankevastaava on toimittanut tarvittavat hyväksytyt vastaanottotarkastuspöytäkirjat muille sopijapuolille ja urakoitsija on asettanut takuuajaisen vakuuden.

[HUOM: Jos jollakin sopijapuolella ei ole mahdollista maksaa omaa maksuosuuttaan samassa aikatauluissa kuin muiden sopijapuolten, voidaan sopia poikkeavasta maksuaikataulusta, jotta raskaan liikenteen taukopaikan rakentaminen ei siirry tämän takia.]

10. Sopimuksen tarkistaminen rakentamisen aikana

Hankevastaavan tulee hyväksyttää muut kuin vähäpätöiset muutokset paikkamääriin muilla sopijapuolilla. Vähäpätöinen muutos on sellainen, jossa kokonaispaikkamäärän muutos vaikuttaa alle 15 % kohdan 8 jaettaviin kustannuksiin. Muutosten maksuaikataulusta tulee sopia erikseen huomioiden kuntien budjettiaikataulut.

Hankevastaavan tulee hyväksyttää muut kuin vähäpätöiset muutokset suunnitelmiin tai laatutasoon muilla sopijapuolilla. Vähäpätöiset muutokset ovat sellaisia, joissa muutosten yhteenlaskettu vaikutus on alle 15 % kohdan 5 alkuperäiseen rakentamisen kokonaiskustannusarvioon.

11. Sopimuksen tarkistaminen vastaanottotarkastuksen jälkeen

Jos raskaan liikenteen taukopaikka otetaan aikaisemmin pois käytöstä kuin kohdassa 6 Ylläpitovastaava on sitoutunut aluetta hoitamaan ja kunnossapitämään, niin Ylläpitovastaavan tulee osoittaa vastaava alue tai palauttaa saamansa maksut siltä osin kuin paikat eivät ole käytössä.

[HUOM: Sopijaosapuolten tulee sopia raskaan liikenteen taukopaikan arvonalennuksesta. Esi-merkiksi mikä on paikkojen arvo 20 vuoden kuluttua, laskeeko arvo lineaarisesti jne.]

Jos tässä sopimuksessa esitettyyn paikkojen laatutasoon tai hoidon ja kunnossapidon laatutasoon tulee heikennyksiä, on Ylläpitovastaavan hyväksyttävä ne muilla sopijapuolilla. Tällöin muilla sopijapuolilla on oikeus vaatia korvauksia heikennyksistä. Mahdollisista korvauksista sovitaan tapauskohtaisesti.

12. Hankkeen etenemisestä tiedottaminen ja organisointi

Hankevastaava tiedottaa seuraavasti muille sopijapuolille raskaan liikenteen taukoalueen rakentamisen etenemisestä: xxx

13. Raskaan liikenteen taukopaikan omistus

Kaikki rakentamisurakoiden myötä syntyvät rakenteet siirtyvät Ylläpitovastaavalle omistukseen urakoiden vastaanottamisen yhteydessä.

Rakennettavan raskaan liikenteen taukopaikan maa-alueen omistus- ja vuokrasopimuksista vastaa Ylläpitovastaava.

14. Toiminta takuuajana

Urakkasopimukseen sisältyvä rakennusurakan takuu-aika on kaksi (2) vuotta urakan vastaanottamisen jälkeen. Urakoitsija antaa Hankevastaavalle takuuajan vakuuden, joka kattaa kaikkien sopijapuolten maksusuudet.

15. Arvonlisäverot

Arvonlisäverojen maksamisesta on sovittu seuraavaa: xxx

[HUOM: Valtio ei itse maksa arvonlisäveroa, mutta kunnat ovat rakennusalan käännetyn arvonlisäveron piirissä.]

16. Riitaisuuksien ratkaiseminen

Tämän sopimuksen kohteena olevasta hankkeesta mahdollisesti aiheutuvat erimielisyydet pyritään ratkaisemaan neuvottelemalla. Mikäli neuvottelut eivät johda tulokseen, erimielisyydet käsitellään ensiasteena sijaintikunnan käräjäoikeudessa.

17. Muita rakennustöitä

Raskaan liikenteen taukoalueen käyttöönotto edellyttää sopijaosapuolilta seuraavia muita rakennustöitä:

- Sijaintikunta A: xxx
- Kohdekunta Helsinki: xxx
- Kohdekunta Espoo: xxx
- Kohdekunta Vantaa: xxx
- Valtio (* yksilöitävä, katso kohta 1): xxx

Muiden rakennustöiden kustannusjako ei kuulu tämän sopimukseen piiriin.

18. Sopimuksen voimassaolo

Sopimus on voimassa x.x.20xx.

[HUOM: Tähän tulee sama päiväys kuin kohdassa 6, johon asti Ylläpitovastaava on sitoutunut hoitamaan ja kunnossapitämään raskaan liikenteen taukoaluetta.]

19. Sopimuksen purkaminen ja siirtäminen

Sopimus voidaan purkaa sopijapuolten yhteisellä päätöksellä.

Sopijapuoli ei voi siirtää sopimusta ilman muiden sopijapuolten suostumusta.

20. Sopimuksen voimaantulo ja allekirjoittaminen

Sopimus tulee voimaan, kun kaikki sopijapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Tätä sopimusta on tehty xxx samasanaista kappaletta, yksi jokaiselle sopijapuolelle.

Paikka xxx, xx.x.20xx

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja xxx/201X				
Vastuualue Liikenne				
Tekijät Anne Herneoja Markku Hietala Paju Asikainen Juhani Bäckström Alpo Ronkainen Jani von Zansen Katja Lindroos		Julkaisuaika Marraskuu 2018		
		Kustantaja Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja toimeksiantaja HSL ja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi Raskaan liikenteen taukopaikat MAL-prosessissa				
Tiivistelmä Työn tavoitteina oli aikaansaada raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli HSL-alueelle, kuntien ja valtion yhteinen sitoutuminen kustannus- ja vastuunjakomalliin MAL-sopimukseen kirjattavaksi sekä etsiä liiketaloudellisesti kannattava toteutuskonsepti palvelukokonaisuudelle. Tavoitteisiin pääsemiseksi oli tarpeen määritellä valtion intressi, kuntien intressit ja muiden toimijoiden intressit sekä aikaansaada yhteinen ymmärrys käyttäjien ja toimijoiden tarpeista. Lisäksi laadittiin raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli, johon kuntien ja valtion ennakoidaan olevan mahdollista sitoutua. Raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston aikaansaaminen pääkaupunkiseudulle on välttämätöntä. Valtion ja kuntien on löydettävä yhteistyömalli, jolla varmistetaan soveltuvien alueiden varaaminen. Koska kansainvälisten esimerkkien valossa on ilmeistä, etteivät taukopaikat ole liiketaloudellisesti houkuttelevia, on yhteiskunnalla vastuu alueiden toteutuksesta ja ylläpidosta sekä siitä, että kuljettajille on tarjolla vähimmäispalvelut. Suomen suhteellisen maltillisten raskaan liikenteen määrien vuoksi näyttää suositeltavalta, että taukopaikat toteutettaisiin verkostona, jolloin ne olisivat palveluntarjoajien näkökulmasta yksittäisiä kohteita houkuttelevampia. Alueiden toimivuuden ja turvallisuuden kannalta olisi hyvä toteuttaa paikanvaraus- ja rekisteröitymisjärjestelmä. Tämä mahdollistaisi myös käyttöasteiden ketterän seurannan. Tiedon pohjalta voitaisiin tehdä päätelmiä taukopaikkaverkoston laajentamistarpeista. Taukopaikkojen investointikustannukset ovat suhteellisen maltillisia, minkä vuoksi ulkopuolisten rahoitusinstrumenttien käyttämistä ei voine pitää kustannustehokkaana. Julkishallinnon toimijan on kilpailutettava taukopaikan palvelujen tuottaminen. Näköpiirissä oleva kysyntäpotentiaali vaikuttaa taukopaikan houkuttelevuuteen liiketoimintapaikkana. Raskaan liikenteen lisäksi tarvitaan muita asiakasryhmiä.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) raskas liikenne, tavaraliikenne, taukopaikka, kustannusjako				
ISBN (painettu) 978-952-314-xxx-x	ISBN (PDF) 978-952-314-xxx-x	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-xxx-x	Kieli Suomi	Sivumäärä Teksti
Julkaisun myynti/jakaja				
Kustannuspaikka ja aika			Painotalo	

