



Rekkaparkki Kehä V:lle



Väätänen, Nina

Laurea-ammattikorkeakoulu
Laurea Kerava

Rekkaparkki Kevä V:lle

Nina Vääänen
Liiketalouden koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Helmikuu, 2009

Nina Väättänen

Rekkaparkki Kehä V:lle

Vuosi 2009

Sivumäärä 38

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää rekkaparkin sijoitusmahdollisuuksia Kehä V:lle. Kehä V kulkee Hangosta Mäntsälään valtatie 25:nä ja Mäntsälästä Porvooseen kantatie 55:nä. Työ on tehty toimeksiantona EKES-Yrityspalvelulle.

Työssä määritellään rekkaparkin tarkoitus ja Kehä V:n toimintaa sekä käsitellään Kehä V:n varrella olevien Uudenmaan kuntien vaikutusta rekkaparkin sijaintiin. Tutkimuksessa käytetään apuna Suomen ja Euroopan rekkaparkkimalleja.

Työssä käsitellään myös Kehä V:n lähialueiden raskasta liikennettä, satamatoimintaa ja niiden aiheuttamia muutoksia liikennevirtoihin. Teoreettisena viitekehystenä käytetään kirjallisuutta ja aikaisempia tutkimuksia.

Tutkimus on tyypiltään kvalitatiivinen tutkimus ja se toteutettiin henkilöhaastatteluilla.

Tutkimuksen tulokset antavat kokonaisvaltaisen kuvan rekkaparkista ja sen käyttötarkoituksesta ja tarpeellisuudesta. Tutkimus luo käsityksen Kehä V:n vaikutusalueesta ja tutkimuksessa saatiin mahdollisia sijaintipaikkoja rekkaparkille.

Nina Väättänen

Parking Place for Trucks for Ring Road V

Year 2009

Pages 38

The objective of this Bachelor's thesis is to examine what the position is for a parking place for trucks. The position of the parking place for trucks should be on the Ring Road V. Ring Road V is a curved road which runs from Hanko to Porvoo. The part of the Road from Hanko to Mäntsälä is called Highway 25 and the part of the road from Mäntsälä to Porvoo is called main road 55. This thesis was made as an assignment for EKES Yrityspalvelut.

This thesis defines the concept of the parking place for trucks and the concept of Ring Road V. It also clarifies the effect of the municipalities on the Ring Road V and on the parking place for trucks. Comparisons were made between parking places in Finland, Germany and the USA.

This study examines the heavy traffic and the port operations and the changes caused by them in the traffic flows. Previous studies and literature were used as the frame of reference in this research.

This study is a qualitative research and it was carried out by making four interviews.

The results of the study present the comprehensive picture, the purpose of use and the necessity of the parking place for trucks. The research creates a view over the target area of the Ring Road V and the research presents possible locations for the Parking places for trucks.

Key Words: truckstop, Ring Road V, traffic

Sisällys

1	Johdanto	6
1.1	Tutkimuksen lähtötilanne	6
1.2	Tavoitteet ja taustat	6
1.3	Työn rajaus	7
1.4	Tutkimusmenetelmät	7
2	Rekkahovi	7
2.1	Rekkaparkki	7
2.2	Palvelut	9
2.2.1	Palveluiden tuottajat	10
2.2.2	Huoltoasemat	11
2.2.3	Ruokailu	11
2.3	Rekkaparkit Suomessa ja Maailmalla	12
2.3.1	Vuosaaren sataman rekkaparkki	12
2.3.2	Turun sataman rekkaparkki	13
2.3.3	Hangon rekkaparkki	14
2.3.4	Autohof Strohofer	14
2.3.5	K-H Schneider	16
2.3.6	Iowa 80	16
3	Kehä V:n alue	17
3.1	Kehä V	17
3.2	Kehä V:n kunnat	19
3.3	Liikenne	20
3.4	Satamat	22
3.4.1	Vuosaaren satama	22
3.4.2	Turun satama	25
3.4.3	Hangon satama	25
3.4.4	Sköldvikin satama	26
3.5	Logistiikkakeskukset	26
4	Haastattelututkimus	27
4.1	Uudenmaanliiton Hannu Siitonen	27
4.2	Yrityskehys Oy:n Pekka Tikka	28
4.3	Porvoon kaupungin Antero Antila	29
4.4	ABC-ketjun Mauno Rantala	30
5	Tulokset ja johtopäätökset	30
5.1	Tulosten luotettavuus	30
5.2	Tulosten käyttökelpoisuus	30
5.3	Tulosten julkisuus	31

5.4	Johtopäätökset	31
5.4.1	Heikkoudet ja vahvuudet.....	32
5.4.2	Toteutus.....	33
5.4.3	Palveluiden sijainti	33
Kuvat	37
Liitteet	38

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen lähtötilanne

Käsittelen tässä tutkimuksessa Kehä V:stä ja tarvetta rakentaa rekkaparkki kyseisen tien varrelle. Kehä V muodostuu kahdesta tiestä, joista Valtatie 25 kulkee Hangosta Mäntsälään ja kantatie 55 kulkee Mäntsälästä Porvooseen. Kehä V:stä on tehty kaksi aiempaa tukimusta Kehä V, Case Mäntsälä (Liesjärvi ja Virta 2007) ja Kehä V:n Mäntsälä-Porvoo akseli (Salminen 2008). Molemmissa käsitellään enimmäkseen Mäntsälän aluetta ja sen toimintaa sekä Kehä V:n liikennettä ja varastointia.

Tarkoitukseni on tässä tutkimuksessa tutkia ja analysoida Kehä V:n rekkaparkkitarvetta. Lisäksi tarkastelen Uudenmaan alueen jo olemassa olevia levähdysalueita ja satamaliikennettä ja sen vaikutusta Kehä V:teen.

1.2 Tavoitteet ja taustat

Tutkimukseni tavoitteena on tutkia raskaan liikenteen levähdyspaikan tarvetta Kehä V varrella. Uudenmaan tiepiirin alueelle on tehty joitakin raskaan liikenteen levähdys- ja taukopaikkaselvityksiä. Selvitykset ovat keskittyneet koko Uudenmaan alueelle tai Kehä III:n alueelle. Tarkoitukseni on selvittää onko uusille raskaan liikenteen levähdysalueille tarvetta, minkälaisia levähdysalueiden pitäisi olla ja voisiko ne sijoittaa Kehä V:n läheisyyteen. Lisäksi käsitelin Uudenmaan liikennevirtoja ja satamatoimintaa. Vertailin työssäni Euroopan ja Yhdysvaltojen hieman suurempien rekkaparkkien toimintaa.

Alueellisen kehityksen myötä raskaan liikenteen määrät ovat kasvaneet Uudenmaan alueella. Liikenteen kasvun myötä on herännyt kysymys alueen levähdys- ja taukopaikkojen pysäköintitilojen riittäväydestä sekä laatutasosta erityisesti raskaan liikenteen kannalta. Ajo- ja lepoaikasäädökset vaikuttavat raskaan liikenteen taukoihin ja ne luovat omalta osaltaan haasteen taukopaikkojen suunnittelussa. Satamien tuoma liikenne luo tarpeen raskaan liikenteen lepoalueille. Vuosaaren sataman takia liikenne kasvaa pääkaupunkiseudun lisäksi myös muualla Uudenmaan alueella. (Tiehallinto 2006.)

Toimeksiannon tutkimukseeni sain Kehä V -projektin vetäjältä EKES yrityspalvelulta. EKES on Hyvinkää- Riihimäen talousalueen yrityspalvelukeskus, joka tuottaa yritysneuvonta-, kehittämis- ja markkinointipalvelua.

1.3 Työn rajaus

Työni on selkeästi rajattu Kehä V:n ja sen lähialueiden toimintojen tutkimiseen sekä rekkaparkki käsitteen tutkimiseen. Tutkimukseni keskittyy nykyisten levähdyspaikkojen ongelmien selvittämiseen ja levähdyspaikkojen tarpeiden määrittämiseen. Tarkastelen myös Kehä V tien mahdollisuuksia täyttää levähdyspaikkatarpeen.

Yhtenä painopisteenä on satamien etenkin Vuosaaren Sataman tuoma vaikutus Kehä V:lle ja levähdyspaikka tarpeelle. Helsingin satamatoiminta on keskitetty Vuosaareen vuonna 2008, mikä vaikuttaa suuresti raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysaluetarpeeseen. Vuosaaren satama-alueelle on varattu raskaan liikenteen pysäköintitilaa noin 150 ajoneuville, mutta se ei ole riittävä määrä alueella liikkuville ajoneuvoille.

1.4 Tutkimusmenetelmät

Tutkimukseni on tyypiltään kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Olen pyrkinyt työlläni selvittämään rekkaparkin tarpeita ja vaatimuksia. Yhtenä tiedonkeruumenetelmänä olen käyttänyt henkilöhaastatteluita, joissa pyrin saamaan selville haastateltavien mielipiteitä Kehä V:n ja rekkaparkin toimivuudesta.

Tutkimuksen aikana haastattelin neljää Kehä V:n alueella toimivaa asiantuntijaa. Haastateltavat valittiin eri toimialoilta edustamaan maakuntaa, kuntaa, yritystä ja alueen kehittämistä. Haastattelin tutkimuksessani Mäntsälän Yrityskehys Oy:n toimitusjohtajaa Pekka Tikkaa, Porvoon kaupungin projektikehityspäällikkö Antero Antilaa, Uudenmaan liiton liikenneinsinööri Hannu Siitosta ja ABC-ketjun liikepaikkasuunnittelupäällikkö Mauno Rantalaa.

Muina tiedon lähteinä käytin Internetiä, aikaisempia tutkimuksia, kuten tiehallinnon vuoden 2006 Uudenmaan levähdyspaikka selvitystä ja tilastoita. Lisäksi hain tietoa tutkimukseeni kirjallisuudesta ja lehtiartikkeleista.

2 Rekkahovi

2.1 Rekkaparkki

Rekkahovi ei tarkoita vain rekkaparkkia, vaan nimi kattaa niin rekkaparkin kuin kaikki ne palvelutkin, joita rekkaparkin ympärillä on rekoille. On tärkeää, että kuljettajat saavat kaikki palvelut yhdestä paikasta. Jokaisen palvelun takia erikseen pysähtyminen eri paikoissa olisi turhauttavaa ja se veisi liian paljon aikaa. Rekkahovi olisi kuljettajille matkan varrella oleva varakoti, josta löytyy kaikki samat elämiseen tarvittavat perustarpeet kuin oikeasta kodistakin.



Kuva 1: Parkkipaikka.

Levähdyspaikkojen tämänhetkinen ongelma on, se että varsinaiset lepoalueet puuttuvat kokonaan. Satamien läheisyyteen on valmistumassa rekkaparkkeja, mutta ne eivät ole tarpeeksi suuria. Kuten kuvassa näkyy rekkojen pysäköintipaikat ovat melkein täynnä mutta henkilöautoille on vielä tilaa. Vuosaaren sataman omat odotusalueet eivät riitä pitkän matkan kuljettajien 11 tunnin vuorokautista lepoa varten. Tärkeä opastus päätieltä kuorma-autoille sopiville alueille puuttuu yleisesti. Vain Turun Pansion merimieskirkon yhteydessä olevalle alueelle on opastusmerkki. (Rytilä 2007.)

Erikoiskuljetuksia koskevat lepoaikasäädökset on otettava huomioon alueiden ja liittymien suunnittelussa, koska lepoaikasäädökset koskevat myös vaarallisten aineiden kuljetuksia, erikoiskuljetuksia sekä ulkomaisia kuorma-autokuljetuksia. Lepoikasäädöksiä laiminlyönti heijastuu liikenneturvallisuuden heikkenemisenä. (Tiehallinto 2006.)

Maantieliikenteen työaikamääräykset säätelevät kuljetuksia ja vaikuttavat liikenteeseen. Autonkuljettajien ajo- ja lepoaikamääräykset on yhdenmukaistettu EU:ssa ja ETA-alueella. Ajo- ja lepoaikasäädökset koskevat kaikkia ajoneuvojen kuljettajia ja ne tulivat voimaan keväällä 2007 kaikkialla EU:ssa. Määräykset koskevat yli 3,5 tonnin painoisia kuorma-autoja ja yli kahdeksan matkustajapaikan linja-autoja. (Karhunen, Pouri & Santala 2004, 95-100.)

Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia, mutta sitä voidaan pidentää kerran viikossa kymmeneen tuntiin. Kuljettajan ajoaika on kaikki se aika, jolloin ajoneuvo on liikkeellä. Ajoaikaan eivät sisälly tauot, odotusajat, kuormanlastaus tai purku eivätkä korjaukseen ja huoltoon mennyt aika. Kahden viikon aikana saa olla enintään 90 tuntia ajoaika. (Karhunen ym. 2004, 95-100.)

Kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen. Tauon voi myös pitää yhtenä 30 minuutin ja 15 minuutin taukona. Vuorokausilevon pitää olla vähintään 11 tuntia yhtäjaksoisesti. Lepoaikaa voidaan muuttaa 9 tunnin mittaisiksi kolmena kertana viikossa mutta se pitää korvata kuljettajalle seuraavan viikon aikana. Kuljettaja voi viettää lepoajan autossa, jos se on pysäköitynä ja sieltä löytyy asianmukainen makuusija. Jos ajo- ja lepoaikoja ei noudateta, ajoneuvo voidaan takavarikoida. (Karhunen 2004, 95-100.)

2.2 Palvelut

Rekkaparkkialueet vaativat kehittämistä. Jotta voitaisiin muodostaa hyvä yleiskäsitys liikenteen palvelualueiden nykytilasta ja kehittämistarpeista sekä palveluntarjoajien roolista palvelualueiden kehityksessä, pitäisi selvittää tienkäyttäjien ja palveluntarjoajien tarpeita ja odotuksia. Yhteistyötä pitää tiivistää ja palvelualueiden suunnitteluohjeita pitää päivittää. Tienkäyttäjä varten levähdyspaikkojen informaatiota pitää myös kehittää. (Rytilä 2007.)

Rekkaparkin peruspalveluja, joita kuljettajat toivovat levähdyspaikan tarjoavan, ovat:

- ravintola ja käymälät, liikuntaesteisille omat käymälät
- kioski ja kahvila, joiden aukioloaika on 24h/vrk seitsemänä päivänä viikossa
- pesu- ja suihkutilat
- mahdollisuus yöpyä autossa, jos sieltä löytyy asianmukainen makuusija
- sähköpisteet kylmäkuljetuksia varten, jolloin vähennetään auton moottorin käyttöä virtalähteenä ja ympäristöhaittoja
- jätehuolto
- opastus, josta löytyy tieto alueen sopivuudesta raskaalle liikenteelle
- vartioitu yöpymisalue
- valaistus ja turvavartiointi
- ympärivuotinen, jatkuva kunnossapito
- riittävästi tilaa yhdistelmäajoneuvoille
- tarpeeksi pysäköintipaikkoja.

Lisäpalveluina voidaan pitää tankkauspalveluita, erikoistehokkaita pisteitä raskaalle kalustolle, lasten leikkitiloja, raskaan kaluston pesulinjaa sekä parkkiautomaattia (Rytilä 2007).

2.2.1 Palveluiden tuottajat

Yleisesti tienpitäjä ylläpitää pysäköinti- ja levähdysalueverkostoa. Perustana on ollut alue, jossa on tilaa henkilöautoille ja muutamalle kuorma-autolle. Alueen peruspalveluina on ollut jättepiste ja pöytäryhmä sekä alueen ympärivuotinen hoito. Tiehallinto on lisännyt palvelutarjontaansa myös 24 tuntia vuorokaudessa palvelua tarjoavia palvelualueita. Palveluiden tuotanto on jäänyt yksityisten toimijoiden tehtäväksi. Tiehallinnon palvelualueverkko on jäänyt harvaksi ja sen laajentaminen tapahtuu hitaasti pääteiden investointihankkeiden yhteydessä. (Tiehallinto 2006.)

Pääteiden varsien palvelutarjonta on kehittynyt ripeästi yksityisten palveluntuottajien ansiosta. Suomen liikennepalvelualueet tarjoavat usein 24 tuntia vuorokaudessa asiakaspalveluja ja tarjolla on myös laadukkaita tiloja raskaalle liikenteelle. Kuntien kaavoittamat ja yksityisten toteuttamat palvelualueet ovat nostaneet tienvarsipalvelujen laatua selvästi. Tiehallinnon tehtävänä on autohof-tyyppisten alueiden kehittäminen, jotta voidaan toteuttaa nykyistä toimivampi erityisesti raskaalle liikenteelle tarkoitettu palvelualuejärjestelmä. (Tiehallinto 2006.)

Nykyisten yleisten alueiden laajentaminen ja riittävät raskaan liikenteen valvontaan soveltuvat alueet jäävät suureksi osaksi Tiehallinnon tehtäväksi. Tiehallinto on siis keskeisessä asemassa levähdysalueiden kehittämisessä. Levähdysalueen kehittäminen raskaan liikenteen palvelualueeksi tai uuden palvelualueen rakentaminen edellyttävät mittavaa liiketoimintaa ja pitkiä sopimusjaksoja. Alueen ansaintalogiikka perustuu pääosin henkilöauto- ja tilausbussiliikenteeseen, mutta samalla alue tarjoaa pysäköintitilan useille kymmenille rekoille. Tarvittavan maan hankintakustannukset kohdistuvat usein Tiehallinnolle, jos palveluyrittäjälle se ei ole taloudellisesti kannattavaa. Vilkaasti liikennöityjen väylien läheisyydessä saattaa autohottellityyppinen toiminta olla kuitenkin kannattavaa. (Tiehallinto 2006.)

Palveluntuottajan tehtäviin kuuluu

- alueen ja varusteiden suunnittelu
- alueen hoito ja kunnossapito
- sovittujen investointien toteutus
- hankkeen rahoittaminen
- liiketoiminnan edellyttämien lupien hankinta
- palvelun tuottaminen sovitulla laatutasolla
- Infotaulujen rakenteiden rakentaminen
- aluevuokran maksaminen
- maantielain ja elinkeinon harjoittamista ohjaavien säännösten noudattaminen
- jätevesien johtaminen kunnan viemäriverkkoon
- hulevesien johtaminen sovitulla tavalla

Tiehallinnon tehtäviin kuuluu

- alueen liittymäjärjestelyt
- tarvittavat valaistusjärjestelyt
- sähköliittymän tuominen alueelle
- alueen tieopastus
- maa-alueen hankinta
- infotaulut
- sopimuksen valvonta.

Kunnan tehtäviin kuuluu

- kunnallistekniikan tuominen alueen rajalle
- sähköliittymän tuominen alueelle

(Tiehallinto 2006).

2.2.2 Huoltoasemat

ABC-asemien valmiit taukopaikat tarjoavat erinomaisen mahdollisuuden lepoalueiden laajen-
nuksiin, koska niillä on jo luontainen sijainti ja saavutettavuus. Valmiilla alueella liikenne- ja
ympäristöhaitat voidaan optimoida paremmin. Alueen kahviloilla ja ravintoloilla on jo 24 tun-
tia tai aukiolo kello 6-24 sekä oheispalvelutarjontaa. Yhteistyöllä palveluntarjoajien kanssa
saadaan parhaat tulokset. Lepoalueen ABC:n rooli olisi liiketoimintapalvelujen tarjonta koh-
deryhmille. ABC voisi tarjota ammattikuljettajille taukotiloja ja ravitsemuspalveluita. Kaikki
palvelut olisivat 24 tuntia tai kello 6-24 auki. Kokonaiskonsepti rakentuisi liiketoiminnan eh-
doilla mutta alueella voisi olla yksityisiä toimijoita, joiden vastuulla on palvelujen tuottami-
nen. Rekkaparkki voi toimia hyvin myös yhteiskunnan toteuttamana ja hallinnoimana. (Rytilä
2007.)

Teboilin tavoitteena on rakentaa vielä 12-15 uutta liikennepalveluasemaa eri puolille Suomea.
Teboil-liikenneasemien tarkoituksena on palvella kaikkia tiellä liikkuja ja ammattiliikenteen
palveluissa huomioidaan: saunat, suihkut, taukotilat. Rekkojen pysäköinnin laajentaminen
tapahtuisi kaavan sallimissa puitteissa. Henkilöliikenteen ja raskaan liikenteen pysäköintialu-
eet olisivat erikseen. (Rytilä 2007.)

2.2.3 Ruokailu

Ylipainosta tasapainoon -kampanjassa mukana olevien kuljetusalan järjestöjen 450 Ulkomaan-
ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n jäsenelle tehtiin mielipidekysely kampanjan
onnistumisesta ja terveellisistä ruokailutottumuksista. Ylipainosta tasapainoon oli Auto- ja
Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL:n, Ulkomaan- ja

Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL:n, Rahtareiden ja ABC-liikennemyymälöiden yhteiskampanja Sydänliiton kanssa edistääkseen liikenteen ammattilaisten terveyttä ja työssä jaksamista. (Kytömäki 2008.)

Tutkimuksen tulosten mukaan ruokapaikan valintaan vaikuttavat ruoan laatua enemmän muut tekijät. Eniten (84,8 %) vaikutusta on raskaan kaluston pysäköintitiloilla ja muilla tarjolla olevilla palveluilla, kuten peseytymis- ja tankkausmahdollisuudella (50,8 %) sekä ruokailun edullisuudella (49,2 %). Paikan sijainnilla (48,5 %) ja paikan positiivisella suhtautumisella ammattiliikenteen kuljettajiin (48,5 %) oli myös suuri vaikutus. Mahdollisuus monipuoliseen ja terveelliseen ravintoon (23,5 %) merkitsi hiukan enemmän kuin ruoka-annosten koko (18,9 %) tai muiden kuljettajien antamat vinkit (15,2 %). (Kytömäki 2008.)

Neljännes vastaajista kertoi, että yrityksessä kannustetaan terveellisiin elintapoihin, 14,2 % kertoi, että kuljettajat puhuvat keskenään ruokailuun ja liikuntaan liittyvistä asioista ja 60 % ei ole kiinnittänyt huomiota puheeseen terveellisistä elintavoista. (Kytömäki 2008.)

Suurin osa (67,7 %) uskoi, että kuljetushenkilöstön asenteita terveellisestä syömisestä ja liikunnasta on mahdollista muuttaa pikkuhiljaa tietoa lisäämällä. Yleinen mielipide kyselyyn osallistuneilla oli, että ruokaa pitäisi olla saatavilla myös illalla ja yöllä, ja sen pitäisi olla halpaa, nopeasti mukaan otettavaa ja terveellistä. Kuljettajat toivovat lisää vihannes-, keitto- ja hedelmävaihtoehtoja. Kampanjassa mukana ollut ABC-ketju pärjäsi parhaiten monipuolisena ja terveellistä ruokaa tarjoavana ruokapaikkana. (Kytömäki 2008.)

2.3 Rekkaparkit Suomessa ja Maailmalla

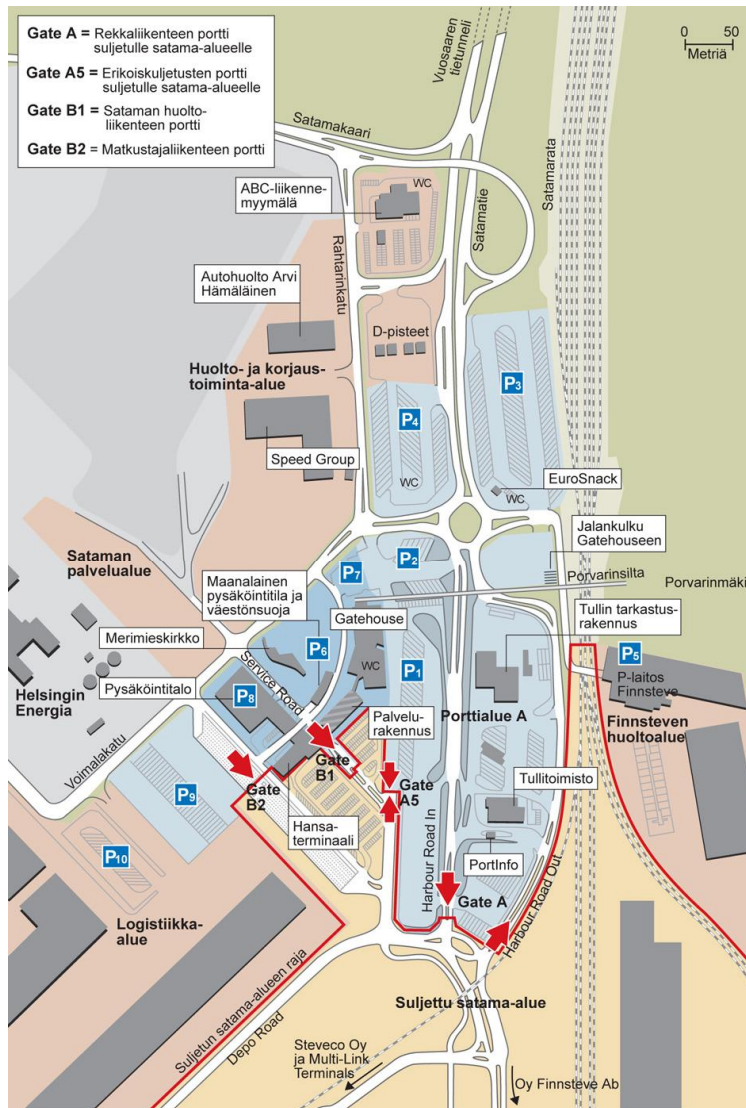
”Kontit vaativat korjausta ja rekat katsastusta mutta myös kuskit ja kipparit tarvitsevat erilaisia palveluita. Vuosaaren satamaan nousee merimieskeskus, jossa toimii merimieskirkko ja merimiespalvelukeskus. Keskuksessa merimiehet ja rekkakuskit voivat mm. surffata netissä, pestä pyykkinsä, peseytyä ja vaikka vain rentoutua pelailemalla.” (Pirttimäki 2008, 24-28.)

Suomelle ja Saksalle rekkaparkki on nykyään aivan erilainen käsite. Suomessa rekkaparkki on jäänyt sille tasolle, mitä se oli Saksassa yli 20 vuotta sitten. Suomessa rekkaparkki saattaa tarkoittaa jätehuoltoa ja pöytäryhmää, parhaassa tapauksessa pesutiloja, saunaa ja Internetiä. Saksassa peruspalveluihin saattaa kuulua, jopa hotelli, kylpylä ja rekkapesula. Saksan tasoon ei välttämättä pystytä mutta Suomen rekkaparkit kaipaavat kuitenkin enemmän palveluita ja tilaa.

2.3.1 Vuosaaren sataman rekkaparkki

Raskas liikenne kulkee satamaan sataman pohjoispäässä sijaitsevan porttialueen A:n kautta. Sisään satamaan ajava ja ulos satamasta ajava liikenne on erotettu toisistaan. Porttivyöhyk-

keellä sijaitsevat rekkujen pysäköintialueet P3 ja P4. Satamatien oikealla puolella on pysäköintialue P3, jossa on 82 rekkapaikkaa ja siellä on mahdollista myös yöpyä autossa. Alueella on myös grillikioski ja WC. Satamatien vasemmalle puolelle tulee pysäköintialue P4, jossa on 45 rekkapaikkaa. Alueelta löytyy polttoaineen jakelupisteet ja autoilijoita palveleva info-piste sekä WC. Alueella on myös ABC-liikennemyymälä sekä huolto- ja korjauspaikka. Sataman rekkujen pysäköintialueet on tarkoitettu vain satamasta lähteville tai satamaan tuleville raskaille ajoneuvoille. (Vuosaaren satama 2008.)



Kuva 2: Vuosaaren rekkaparkkialue.

2.3.2 Turun sataman rekkaparkki

Turun Suikkilantien varressa on otettu käyttöön rekkaparkkialue. Tämä rekkaparkkialue on valmistunut vuoden 2006 alkupuolella. Rekkaparkin viereiseen rakennukseen muuttaa meri-

mieskirkko, jolloin rekkaparkissa asioivat voivat käyttää hyväkseen merimieskirkon palveluja. Palveluihin lukeutuvat muun muassa sauna, pyykinpesumahdollisuus sekä kahvio. Merimieskirkko ja rekkaparkki parantavat yhdessä rekkakusien palvelutasoa Turussa. (Turun satama 2008)

2.3.3 Hangon rekkaparkki

Koska Sataman rekkaliikenne on kasvanut erityisesti Venäjälle suuntautuvien autokuljetusten lisääntyessä, Hangon kaupunki joutui suunnittelemaan uuden pysäköintialueen pitkäaikaiseen rekkapysäköintiin. Pysäköintialue tuli Hangon teollisuusalueelle Siriuksen kadun varteen. Siellä on tilaa 150 rekalle. Mutta palvelut ovat puutteelliset, muun muassa taukotilat ja kioski puuttuvat. (Hangon kaupunki 2008; Hangon satama 2008)

Hangon satama maksoi rakentamisen ja Hangon tekninen virasto rakennutti alueen ja se myös huolehtii ylläpidosta. Kaupungilla on sopimus alueen talvikunnossapidosta, jätehuollosta, öljynerottimen huollosta, siivouksesta, WC-moduulien huollosta ja vartioinnista. Aluetta käyttävät pääasiassa itärekat. Alue toimii odotusalueena, josta rekat tulevat lastaamaan autoja Tulliniemestä, länsisatamasta ja niin sanotulta. Mototransin alueelta. (Hangon kaupunki 2008; Hangon satama 2008)

2.3.4 Autohof Strohofer

Autohof Strohofer on Saksan autobahn 3:n rönsyilevä kompleksi. Se on Euroopan suurin rekkaparkki ja se sijaitsee Münchenin lähellä. Levähdyspaikalla käy päivittäin 4000 autoa. Se on paljon enemmän kuin tavallinen levähdyspaikka, se on täydenpalvelun taukopaikka. Strohofer on 48 hehtaariin suuruinen matkailukohde. Se on tien vieressä ja siellä voi yöpyä useamman päivän ja nauttia laajasta viihdetarjonnasta. (Autohof-strohofer 2008; Gruber 2005.)



Kuva 3: Euroopan suurin rekkaparkki.

Paikan 25 vuotta sitten perustanut Toni Strohofer kertoo artikkelissa: "Voit tankata ja levätä missä vain, me menemme pidemmälle tarjoamalla palveluita, jotka ovat erikoisempia. Tarjoamme palveluita, keholle, mielelle ja sielulle." Televisio kanava Travel Channel julisti paikan moottoritie taivaiden Mekkaksi, pysähdyspaikkojen esikuvaksi. Maailman 10 parasta rekkaparkkia - listalla Strohofer on kuudennella sijalla. Autohof Strohofer avattiin 1981 vaatimattomana perheyriksenä, bensa-asemana ja ravintolana. (Autohof-strohofer 2008; Gruber 2005.)



Kuva 4: Palveluiden sijoittuminen Autohof Strohoferissa.

Vuosien varrella toiminta on kasvanut. Strohoferista löytyy kaikki, mitä täydenpalvelun kylpylähotellista voi odottaakin löytävän. Siellä on tankkauspaikka, kaksi lepohuonetta, neljä ravintolaa, joista yksi on auki kellon ympäri, hotelli, terveys ja kauneus keskus/kylpylä, solarium, uima-allas, sauna, höyrysauna, Internet-kahvila, kauppoja, juoksuratoja, telttailualue, täydenpalvelun korjaamo, auto ja rekkapesula ja kirkko. (Autohof-strohofer 2008; Gruber 2005.)

Konsertteja pidetään useimpina viikonloppuina myös festivaaleja ja muita tapahtumia pidetään ympärivuoden. Konferenssi ja kokoustilatkin löytyy. "Strohofer on paikka jossa rekkakuskit ja tavalliset matkaajat voivat kohdata ystävällisessä ympäristössä" kertoo Strohofer. Muutos rekkaparkista täydenpalvelun matkakohteeksi tapahtui markkinatilanteen muutoksen ta-

kia. Kymmenen vuotta sitten suurin osa asiakkaista oli rekkakuskeja nyt vain noin puolet melkein 10 000 päivittäisistä kävijöistä on rekkakuskeja. (Autohof-strohofer 2008; Gruber 2005.)



Kuva 5: Geiselwindin palvelukeskus.

2.3.5 K-H Schneider

Karl-Heinz Schneider omistaa kaksi Autohofia Baden-Württembergissä vilkasliikenteisen moottoritie A 5:n varrella. Yrityksiin kuuluu kaksi ravintolaa ja kaksi hotellia, Highway-Hotel ja Europa-Park. Schneider on toiminut itsenäisenä huoltoasema-alan yrittäjänä vuodesta 1977. Rekkaparkin erikoisuuksia ovat kokoustilat, wellness-palvelut, pesuvesien kierrätys, aurinkoenergian käyttö, Internet, tuulivoimala ja maakaasun tankkausasema. (K-H-Schneider 2008; Rytilä 2007.)

Autohof- alueiden rakentaminen on Saksassa yksityisen liikkeenharjoittajan vastuulla. Tiehallinto ei osallistu rahoitukseen eikä toteutukseen. Tällä hetkellä kuljetusten turvallisuuden parantamiseksi on käynnissä kehitysprojektina kokeilu, jossa kuljettaja voi etukäteen varata turvallisen, vartioidun ja eristetyn pysäköintipaikan erilliseltä pysäköintialueelta. Pysäköintipaikan voi varata Internetin kautta. (K-H-Schneider 2008; Rytilä 2007.)

2.3.6 Iowa 80

Iowa 80 on maailman suurin rekkaparkki. Se sijaitsee lähellä Davenportia USA:ssa. Siellä käy päivittäin noin 5000 rekkaa ja parkkiin mahtuu 800 rekkaa kerralla. Iowa 80 löytyy niin parturi, elokuvateatteri, hammaslääkäri, yksityiset suihkukopit sekä ravintoloita ja rentoutumistiloja. Iowa 80 on toisella sijalla maailman kymmenen parasta rekkaparkkia - listalla. Se on auki 24 tuntia vuorokaudessa seitsemänä päivänä viikossa. Iowa 80 on näyttelyhuone, jossa on yli 75 000 eri esinettä rekoille ja kauppa, jossa voi painaa oman printin t-paitaan tai tuunata

rekan. Iowa 80 kuljettajat voivat myös punnita rekkansa rekkavaa'alla. Iowan muita erikoisuuksia ovat muun muassa rekkamuseo ja kerran vuodessa pidettävät rekkamessut. (Iowa80 2008.)



Kuva 6: Maailman suurin rekkaparkki Iowa 80.

3 Kehä V:n alue

3.1 Kehä V

Kehä V-projekti on kehäväylän toimijoiden kehityshanke, joka yhdistää Suomen tärkeimmät valtatie. Kehä V yhdistää Etelä- Suomen tärkeimmät risteysalueet Hangosta hyvinkään kautta Porvooseen. Valtatie 25 ja Kantatie 55 luovat 200 kilometriä pitkän väylän Uudenmaan halki. Kehä V tarjoaa erinomaisen vaihtoehdon satamien ja pääkaupunkiseudun itä-länsisuuntaiselle liikenteelle. Itämeren moottoritien suora jatkoysteys Suomen ja Venäjän markkinoille kulkee parhaiten Kehä V:n kautta. Kehä V yhdistää Helsingistä lähtevät valtakunnalliset pääväylät, jolloin Kehä V tarjoaa yrityksille ja palveluille erinomaisen sijoittumisalueen. Kehä V varrella on useita suuria yritysalueita, joissa toimii monia isoja yrityksiä. Näiden yritysalueiden maan hinta on myös huomattavasti halvempaa kuin pääkaupungin sisällä eikä työvoiman löytäminen yritysalueille ole varmastikaan ongelma. (EKES 2008.)



Kuva 7: Kehä V.

Kehä V yhdistää Uudenmaan alueen osaksi Helsingin metropolialuetta. Kehä V on kuntien maankäytön ja toimintojen kehittämiseen keskittyvä yhteistyöprojekti. Sen tavoitteena on tunnistaa Kehä V:n vahvuudet, jotta voidaan kehittää alueen elinkeinoelämää, parantaa liikenneyhteyksiä ja mieltää Kehä V Helsingin metropolialueen kehäväyläksi. Tarkoituksena on myös luoda Hanko-Hyvinkää-Mäntsälä-Porvoo -tiestä samanlainen käsite kuin Kehä I ja Kehä III ja parantaa yhteistyötä eri toimijoiden välillä Kehä V -vyöhykkeen kehittämisessä ja markkinoinnissa. Hanke nostaa Kehä V -vyöhykkeen selkeäksi osaksi Helsingin metropolialuetta sekä edistää yritysten sijoittumista Kehä V - alueella. (Kehä V 2008.)

Helsingin metropolialue kasvaa Kehä V:n myötä 300 000 asukkaalla. Kehä V:n liikennemäärä vaihtelee 4 000 - 20 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Raskaan liikenteen osuus tiellä on merkittävä. Alueella on valmis infrastruktuuri, muun muassa radat, satamat ja lentoasema ovat lähellä. Merkittävien liikenneväylien risteysvyöhykkeet yhdessä laadukkaiden ja sopivien tonttien ja toimitilojen kanssa avaavat elinkeinoelämälle uusia mahdollisuuksia. Elinkeinomyönteiset kunnat auttavat luomaan kilpailukykyä. Palvelut, oheispalvelut ja synergia saman alan yrittäjien kanssa tukevat toimintaa. Alueen työntekijöille voidaan tarjota edullinen, laadukas ja toimiva asuinympäristö. Työvoiman koulutus tukee yritysten tarpeita ja työvoiman saanti on turvattu. (Kehä V 2008.)

Kehä V on satamia palveleva vyöhyke, jolta on hyvät yhteydet satamiin ja niiden vaikutusalueille. Sataman vaikutusalue voi olla hyvinkin laaja. Kehä V on valmis liikennekäytävä, joka on kohtuullisin kustannuksin parannettavissa tavaraliikenteen liikenneväyläksi ja samalla alueen kuntien kehityksen vahvaksi lähtökohdaksi. Kehä V- kehityshanke on laaja, monia eri toimijoi-

ta koskeva kokonaisuus. Siksi tarvitaan toimivaa yhteistyötä ja pitkäjänteisyyttä erityisesti tärkeiden logistiikka- ja liikenne-hankkeiden onnistuneeseen läpivientiin. Kehä V vyöhyke avaa mahdollisuuksia asumisen ja työpaikkojen sijoittumiselle ruuhkista vapaalle Helsingin metropolialueen osalla. Kehä V-hankkeen tavoitteena on yhtenäinen aluepolitiikka laaja-alaisen seudun toimijoiden kanssa, jotta vyöhykettä voitaisiin kehittää ja toteuttaa kestäväällä tavalla yhteistyössä valtion kanssa. (Kehä V 2008.)

3.2 Kehä V:n kunnat

Kehä V yhdistää Uudenmaan kunnat Tammisaaren, tulevaisuudessa Raaseporin alueesta Porvooseen. Väylä vie Hangon, Tammisaaren ja Karjaan kautta Lohjalle, josta se jatkuu Nurmijärven kautta Hyvinkäälle. Hyvinkäältä tie jatkaa Mäntsälään ja päättyy Porvooseen.

Keski-Uudenmaan alueella asuu lähes 200 000 asukasta. Vaikka Helsinkiin on sieltä matkaa vain 20- 60 kilometriä, moni alueen asukas haluaisi lyhentää työmatkaansa ja jäädä kotikuntaansa töihin. Osaavaa työvoimaa löytyy ja tulee lisää monista alueella toimivista ammattikorkeakouluista ja ammatillisista oppilaitoksista. Yhteistyötä koulujen ja paikallisten yritysten sekä kuntien kanssa lisätään jatkuvasti. Yritysten kasvua ja innovatiivisuutta pyritään tukemaan. (Valkoinen 2008.)

Itä-Uusimaa on kasvava ja kehittyvä maakunta. Se on vielä hieman alle 100 000 asukkaan maakunta. Itä-Uusimaa on Suomen toiseksi teollistunein maakunta ja lähes puolet maakunnan bruttokansantuotteesta tulee teollisuudesta. Teollisuuden merkittäviä edustajia Sköldvikissä on öljynjalostamo ja Loviisassa ydinvoimalaitos. Alueelta löytyy monia tunnettuja teollisuustuotteiden merkkejä. Maakunnan halki kulkee E18-tie. Turusta Vaalimaan kautta Venäjälle kulkeva E18 yhdistää Suomen etelärannikon Pietarin metropoliin. Valtatie 6 yhdistää Itä-Uudenmaan Suomen itäosiin ja Venäjän Karjalaan. Itä-Uudeltamaalta on E18:aa myöten erinomaiset yhteydet tärkeimpiin henkilöliikenteen satamiin sekä Helsinkiin että Turkuun. (Itä-Uusimaa 2008.)

Uudenmaan alueella on paljon suuria yritysalueita. Koska tonttien hinnat ovat alhaisemmat Kehä V:n läheisyydessä kuin Kehä III alueella, se houkuttelee yrityksiä. Kuten Maija Liesjärven ja Anniina Virran (2007, 27) opinnäytetyössä mainitaan, pääkaupunkiseudun läheltä on vaikea löytää suuria, vapaita maa-alueita. Teollisuus siirtyy Kehä III:lta Kehä V:lle halvemman maan ja suurempien tonttien perässä. Yritysten sijoittumiseen vaikuttaa myös tieverkon toimivuus ja markkinoiden sijainti.

Järvenpään alueella on useita yritysalueita ja paljon suuria yrityksiä, kuten Wursti, Metso Paper ja Ruukki. Järvenpään Wärtsilän-Vähänummen yritysalue sijaitsee Lahdenväylän (E 4) läheisyydessä. Pinta-alaa yritysalueella on noin 180 hehtaaria, yrityksiä on 170 ja työntekijöi-

tä yli 2500. Lähellä sijaitsevan Hyvinkään alueelle hakeutuu logistiikkatoimintoja liikenteellisesti keskeisen sijainnin vuoksi. (Valkoinen 2008.)

Mäntsälän Kapulin noin 80 hehtaaria logistiikka-alue on valmistumassa. Tokmanni-konserni on keskittänyt logistiikka- ja hallintokeskuksensa pääkonttoreineen alueelle kevätkesällä 2008. Tokmanni on suomen suurin halpahaliketitju, johon kuuluu yli 130 myymälää, sesonkiaikoina lämminvarastoihin tulee 155 rekallista tavaraa päivässä. Pinta-alaltaan noin 70 000 km² logistiikkakeskus on Suomen suurin kerralla toteutettu logistiikkakeskus. Alueelta on hyvä näkyvyys Kehä V:lle. (Valkoinen 2008.)

Nurmijärven Ilvesvuoren yritysalue sijaitsee Tampereen moottoritien (VT 3) varressa. Pinta-alaltaan noin 40 hehtaaria on kaavoitettu liike- ja toimistorakentamiseen sekä teollisuuden tarpeisiin. Tuusulan tulevaisuuden työpaikka-alue Focus sijoittuu lentokentän tuntumaan Vantaan rajalle. Tuusulaan on tulossa Kulomäentien yritysalue ja Pornaisten kunta panostaa elinkeinotoimintaan avaamalla uuden yritysalueen Pornaisten Portin Järvenpääntien varteen vuonna 2008 aikana. (Valkoinen 2008.)

3.3 Liikenne

Paikallisteiden ja maanteiden määrät eivät ole kasvaneet kovin paljon mutta liikennemäärien kasvun takia infrastruktuuria on jouduttu muokkaamaan. Uusia teitä on jouduttu rakentamaan ja maanteistä on tehty valta- ja kantateitä. Liikennemäärään vaikuttaa väestön muutokset ja väestön muutoksiin vaikuttaa erityisesti työpaikkojen sijoittuminen. Väestön on Suomessa keskittynyt Etelä-Suomeen, joten Etelä-Suomen tiet vaativat jatkuvasti uudistuksia ja korjauksia. Transitikuljetusten nopea kasvu vaikuttaa Etelä-Suomen liikenteen määriin. (Karhunen ym. 2004, 10.) Vaikka Suomi on etäällä Euroopan suurista markkina-alueista, asema Venäjän naapurina on tehnyt Suomesta merkittävän tavaraliikenteen kauttakulkumaan. Venäjälle vietävä tavara tuodaan Suomeen meritse ja viedään pääosin maanteitse. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2008.)

Kotimaan tavaraliikenteen kuljetussuorite kuorma-autolla on pyörinyt 25- 26 miljardissa tonnikilometrissä ja pakettiautojen 0,9 miljardissa tonnikilometrissä. Kotimaan tavaraliikenteestä 70 % on maantiekuljetuksia ja 24 % on rautatiekuljetuksia. (Karhunen ym. 2004, 10.)

Lahdenväylän ja Kehä III:n alue kehittyi voimakkaasti Vuosaaren Sataman myötä. Vuosaaren satamakeskus on kuitenkin vain yksi monista Kehä III:n liikennemäärän kasvuun vaikuttavista tekijöistä. Kehä III:n liikennemäärä on tällä hetkellä noin 61 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vuonna 2020 Kehä III:n liikennemäärien on ennustettu kasvavan Härmeenlinnanväylältä itään päin. Vuosaaren sataman vaikutus liikenteenmäärän kasvuun on huomattava. Sataman liiken-

teen osuus on Lahdenväylän ja Porvoon-väylän välillä noin 17 %, Porvoon-väylän ja Itäväylän välisellä osuudella 39 % ja Itäväylän ja Vuosaaren välillä jopa 72 %. (Vuosaaren satama 2008.)



Kuva 8: Kehä III liikenne vuonna 2020 ja Vuosaaren satamaliikenteen osuus liikenteestä.

Pääkaupunkiseudulle johtavat säteittäiset pääväylät ovat raskaan liikenteen tuloreittejä. Näistä valtatie 3 ja 4 ja kantatie 45 sekä valtatie 1 ovat erityisesti raskaan liikenteen käytettäviä tuloväyliä. Valtatien 7 kautta kulkevat tieliikenteen kuljetukset Venäjälle. Valtatiellä 1 raskasta liikennettä on 1 300 - 2 800 autoa vuorokaudessa, valtatiellä 3 noin 1 750 - 3 100 ja valtatiellä 4 noin 1 600 - 3 800 autoa vuorokaudessa. Raskasta liikennettä on eniten lähestyttäessä pääkaupunkiseutua ja toisaalta Uudenmaan piirin pohjoisrajalla Mäntsälän ja Hyvinkään kohdalla. Valtatiellä 7 raskasta liikennettä on Uudenmaan piirin alueella noin 1 350 - 2 200 autoa vuorokaudessa. Sisääntuloteilla kasvun on oletettu olevan nykyisestä noin 50 % - 90 %. (Tiehallinto 2006.)

Koska idän rekkaliikenne on paisunut massiiviseksi, hallitus on päättänyt ottaa käyttöön rekkaparki- ja tienkäyttömaksuja sekä kieltää autorekkojen ajon muutamalla tieosuudella. Autorekat ohjataan kulkemaan Hangosta Lahden ja Mäntsälän kautta Imatralle ja Nuijamaalle. (Astikainen 2008.) Tämä lisää liikennettä Kehä V:lla ja etenkin Mäntsälän kohdalla.

Pääkaupunkiseudulla kehätiet ovat myös tärkeitä raskaan liikenteen väyliä. Kehä I:llä raskas vuorokausiliikenne on 2 500 - 6 500 autoa vuorokaudessa, jolloin vilkkain tieosuus on valtatie 1 eteläpuolella. Kehä III:lla raskaan liikenteen määrä on vastaavasti 800 - 6 500 autoa vuorokaudessa, ja vilkkain tieosuus on valtatie 3 ja kantatie 45 välisellä osuudella. (Tiehallinto 2006.)

Pääkaupunkiseudun ulkopuolelle Hankoon johtava valtatie 25 on tärkeä kuorma-autoliikenteen kuljetusreitti. Valtatie liittymän länsipuolella Rajamäen kohdalla raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan valtatiellä 25, yli 1600 autoa vuorokaudessa. Myös valtatiellä 6 on melko runsaasti raskasta liikennettä, lähes 800 autoa vuorokaudessa. Kantatiellä 55 raskasta liikennettä on 400 - 600 autoa/vuorokaudessa. (Tiehallinto 2006.)

3.4 Satamat

Suomen maantie- ja rautatieverkot ovat harvat ja pitkät varsinkin, jos pyrkii ulkomaanmarkkinoille. Suomen rantaviiva on 6500 km pitkä, joten Suomi on melkein kuin saari. Tavarantoiminnassa ja viennissä käytetään pääasiassa merikuljetusta. Ulkomaankaupan tavaramäärästä noin 85 % kuljetetaan meritse. Satamilla on siis erittäin tärkeä rooli ulkomaankaupankäynnissä. Monet yritykset ovat rakentaneet omia satamia, koska tavarantoimintatukset kumipyörillä tulisi erittäin kalliiksi. Suomen vilkkaampia satamia ovat Sköldvik, Helsinki ja Kotka. Vaikka Suomen satamat jäätyvät talvisin, se ei juuri vaikuta tavaravirtojen määrään talvella. (Karhunen ym. 2004, 11.)

3.4.1 Vuosaaren Satama

Vuosaaren satama käsittää tavarasataman sekä sen liikenneyhteydet, satamatien, satamaraudan ja meriväylät, sataman yhteyteen rakennettavan logistiikka-alueen sekä sataman viereen rakennettavan Meriportin yritysalueen. Tästä kokonaisuudesta käytetään nimitystä Satamakeskus. Vuosaaren sataman liikenneyhteyksien rakennuskustannukset ovat 296,5 miljoonaa euroa ja niiden rakennuttajana toimii valtion VUOLI-projekti, johon kuuluvat Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja Merenkululaitos. Helsingin Satama rahoittaa puolet sataman liikenneyhteyksien rakennuskustannuksista. (Vuosaaren satama 2008.)



Kuva 9: Logistiikan painopiste siirtyy Vuosaaren.

Uuden sataman myötä logistiikan painopiste siirtyy kohti itää. Länsisataman ja Sompasaaren sataman tavaraliikenteiden siirtyminen vuosaareen vähentää huomattavasti ydinkeskustan raskasta liikennettä. Rekat siirtyvät Helsingin keskustan kapeilta kaduilta Kehä III:lle. Rekat pääsevät ajamaan niille paremmin soveltuvia teitä pitkin, mikä vähentää ruuhkia ja päästöjä. (Pirttimäki 2008, 24-28.)

Kun Vuosaaren satama otettiin käyttöön vuonna 2008, Satamatietä arvioitiin käyttävän noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Yli 7000 ajoneuvoa arvioidaan tulevan satamasta, suurin osa tulee kuitenkin sataman yhteydessä toimivilta logistiikka- ja yritysalueilta ja 2700 ajoneuvoa tulee Vuosaaresta. Vuonna 2020 Satamatien päivittäinen liikennemäärä nousee noin 20 000 ajoneuvoon, josta satamaliikenteen osuus olisi noin 14000 ajoneuvoa. Raskaiden ajoneuvojen osuuden arvioidaan olevan 33 prosenttia koko Satamatien liikenteestä. (Vuosaaren satama 2008.)

Satamatie ja -rata liittävät Vuosaaren sataman alueen pääliikenneverkkoihin, joille ohjataan sataman tavaraliikenne. Nykyisten satamien aiheuttama päivittäinen rekkaliikenne, noin 3600 rekkaa, siirtyy Helsingin keskustasta ja Kehä I:ltä raskaalle liikenteelle paremmin soveltuville väylille. Uusi satamarata mahdollistaa rautatiekuljetusten osuuden kasvattamisen tavaralii-

kenteessä. Juna vie tavarat tehokkaasti ja turvallisesti pääradalle ja sen varrelle syntyviin sisämaan terminaaleihin. (Vuosaaren satama 2008.)

Vuosaaren satama yhdistyy muuhun päärataverkkoon noin 19 kilometriä pitkällä satamaradalla. Satamarata on yksiraiteinen, sähköistetty tavaraliikennerrata. Sataman käyttöönottovaiheessa junaliikenteen määrä on noin kymmenen junaa vuorokaudessa, viisi junaa molempiin suuntiin ja sataman toimiessa täydellä kapasiteetillaan tavoitteena on noin 20 junaa vuorokaudessa. Pääosa junista tulee liikennöimään yöllä. Satamarata kulkee pääosin tunnelissa ja junan ajonopeus on 80 kilometriä tunnissa. Natura 2000 -alue alitetaan 600 metriä pitkällä Labbackan rautatietunnelilla. Rata kulkee Österängenin peltojen halki Satamatien vieressä ja sukeltaa ennen Porvoonväylää jälleen 13,5 kilometriä pitkään Savion rautatietunneliin, jolla alitetaan Vantaan ja Keravan asuntoalueet. Helsinki-Riihimäki -päärataan satamarata liittyy Saviolla. (Vuosaaren satama 2008.)

Satamatie vie suoraan Vuosaaren sataman portille. Tavaraliikenne ohjataan satamakeskuksesta Satamatien kautta tehokkaasti suoraan valtakunnan päätieverkkoon, eikä se normaalioloissa rasita Vuosaaren asuinalueiden katuverkkoa. Ainoastaan poikkeustilanteissa, tunnelin ollessa suljettuna, liikenne joudutaan ohjaamaan kiertoteitä pitkin Laivanrakentajantielle. Laivanrakentajantie liittyy suoraan Satamatien alkuun, joten uusi tie helpottaa myös vuosaarelaisien kulkua Kehä III:lle. (Vuosaaren satama 2008.)

Satamatie alittaa satamasta lähdettyään Natura 2000 -alueen 1,5 kilometriä pitkässä tunnelissa. Molemmat ajosuunnat kulkevat eri tunneleissa, mikä lisää ajoturvallisuutta. Tunnelin jälkeen Satamatie nousee maan pinnalle Österängenin alueen eteläpäässä ja jatkuu Kehä III:na Itäväylän eritasoliittymän jälkeen. Pääosin tunnelissa kulkevan Satamatien kokonaispituus on 2,5 kilometriä. (Vuosaarensatama 2008.)

Vuosaaren satamakeskus on uudenlainen palvelukokonaisuus, jossa yhdistyvät toiminnallisesti tehokas satama sekä joustavat logistiikkaratkaisut. Joustavan tavarankäsittelyn ja erinomaisen liikenneyhteyksien ansiosta tavaravirrat saadaan nopeasti eteenpäin. Tavarat viipyvät lyhyimmillään satamassa vain muutaman tunnin. (Vuosaaren satama 2008.)

Vuosaaren satama toimii suuryksiköissä kuljetettavan tavarana Suomen pääsatamana. Jällelaidauksen ja kauttakuljetustavarana osuus on pieni. Alukset kuljettavat kontteihin, rekkoihin sekä perä- ja lauttavaunuihin pakattua kappaletavaraa. Satamaan tuodaan mm. elintarvikkeita, kulutus- ja kestopuutustavaroita, kuten autoja sekä teollisuuden raaka-aineita ja puolivalmisteita. Satamasta viedään eniten metsäteollisuuden ja metalliteollisuuden tuotteita. (Vuosaaren satama 2008.)

Satama palvelee sekä peräportin kautta lastattavia ro-ro-aluksia että nosturin avulla lastattavia lo-lo-aluksia. Vuosaaren liikennöi rahtilaivoja, jotka kuljettavat myös matkustajia. Varsinaiset matkustaja-alukset jäävät kuitenkin toistaiseksi Etelä- ja Länsisatamaan. (Vuosaaren satama 2008.)

3.4.2 Turun satama

Turulla on erinomaiset yhteydet koko maantie- ja rautatieverkkoon. Sataman maantieyhteydet ovat parantuneet erityisesti pääkaupunkiseudun suuntaan. Turun kautta kulkeva E18-tie luo yhteyden Skandinavian, Pietarin alueen ja Venäjän välille sekä kauemmas itään. (Turun satama 2008.)

Turun sataman kautta kulkee vuosittain yli neljä miljoonaa tonnia tavaraa ja yli neljä miljoonaa matkustajaa. Turun Sataman tärkeimmät meritiet suuntautuvat länteen. Turun sataman laivavuorot ovat tiheät ja ne varmistavat kuljetusten toimivuuden elinkeinoelämän vaatimalla aikataululla. Turusta liikennöi päivittäin Ruotsiin vähintään viisi edestakaista laivavuoroa, jotka palvelevat koko Skandinaviaan suuntautuvaa tavara- ja matkustajaliikennettä. Lisäksi Turusta on päivittäinen yhteys Saksaan ja lähes päivittäinen yhteys Englantiin sekä muutamiin Pohjanmeren satamiin. Nämä yhteydet tarjoavat kilpailukykyiset jatkoyhteydet myös valtamerialueille kaikkialle maailmaan. Turun Satama on kehittänyt rekka- ja irtoperäliikenteen pysäköintimahdollisuuksia sekä muita palveluja satama-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä. (Turun satama 2008.)

3.4.3 Hangon satama

Hangon Satama on Suomen eteläisin satama, josta on nopea yhteys Keski-Eurooppaan, kaikkialle Suomeen ja Venäjälle. Hangon Satama on erikoistunut paperin vientiin ja autojen tuontiin. Lisäksi tuoretuotteiden tuonti on kasvanut merkittävästi. Hangon Satama toimii tehokkaasti ja turvallisesti myös talvisaikaan. Hangon satamasta on kehittynyt tiheään linjaliikenteen satama, joka palvelee koko maan teollisuutta ja kauppaa. Hanko tarjoaa nopeat laivayhteydet muihin Euroopan satamiin. (Hangon kaupunki 2008; Hangon satama 2008)



Kuva 10: Hangon satamasta on hyvät yhteydet Eurooppaan.

3.4.4 Sköldvikin satama

Sköldvikin satama on suomen suurin satama tonnimäärältään. Sköldvikin alueella toimii kymmenkunta teollisuusyrittystä, joissa käy tällä erää töissä liki 3 000 henkeä. Sköldvikin alue on Pohjoismaiden laajimpia yhtenäisiä öljy- ja kemianteollisuuden tuotantoalueita.

(Neste Oil 2008.)

3.5 Logistiikkakeskukset

Maantiekuljetukset edellyttävät terminaaleja ja uusia logistiikkakeskusalueita onkin valmistumassa kaikkien pääteiden risteysvyöhykkeiden tuntumaan. Keravan uusi logistiikkakeskus Kerava Cargo Center eli Kerca on noin 160 hehtaarin laajuinen alue. Se yhdistää maantie-, rautatie-, lento- ja merikuljetukset tehokkaasti toisiinsa ja sillä on erinomainen sijainti E75-moottoritien varrella sekä pääradan ja Vuosaaren satamaradan yhtymäkohdassa. Loistava sijainti antaa runsaasti mahdollisuuksia suunnitella liiketoimintaa palvelevia ja kustannustehokkaita logistiikkaketjuja. Vuosaaren sataman avautuessa kuljetusten ja jakelujen painopiste siirtyy kohti itää ja Kercaa. Kercan sijainti on ainutlaatuinen suhteessa pääliikenneväyliin ja Suomen rataverkkoon. Kercan sijainti, toimintaympäristö ja ruuhkattomat liikenneyhteydet mahdollistavat hyvin toimivan toimitusketjujen. (Kerca 2008.)

Kercan rakennus aloitettiin vuoden 2008 loppupuolella ja toimijat aloittavat Vuosaaren sataman valmistuttua 2009. Kontit siirretään junista nostureilla suoraan terminaaleihin, rekkojen trailereille tai välivarastoitavaksi. Alueelle on kaavailtu polttoaineen tankkauspistettä sekä yöpymis- ja taukopaikkapalveluja kuljettajille. (Valkoinen 2008.)

4 Haastattelututkimus

4.1 Uudenmaanliiton Hannu Siitonen

Uudenmaan alueella on tarvetta uusille rekkaparkkeille, erityisesti Vuosaaren rekkaliikenteelle melko lähelle satamaa. Satamassa on melko vähän parkkipaikkoja, joten rekat joutuvat odottamaan sataman ulkopuolella paikkoja. Paikkoja tarvitaan lakisääteisiin lepotaukoihin. Säteittäisten pääteiden varsille tarvitaan levähdysalueita, valtatie 3:lla Keimolan huoltoaseman lopettaessa uusi levähdysalue tulee Klaukkalan liittymään kohdalle. Myös muita mahdollisia uusia levähdysalueita on tulossa.

Kehä V:n varrella on logistiikkakeskuksia, jotka (Hangon rekkaparkki, Karjaa [Transpoint], Rajamäki [Simeon], Mäntsälän Kapuli) voisivat toimia suurempina pysähdys- / yöpymisalueina. Valtatie 1, valtatie 2 ja valtatie 25 risteysalue sijaitsee logistisesti hyvällä paikalla, ongelmana on koko Kehä V:llä pohjavesi ja sen tuottamat rajoitukset rakentamiselle. Pohjavesi pitää suojata ennen kuin voidaan rakentaa. Lisäksi tarvitaan pienempiä levähdysalueita, siihen huoltoasemat ovat hyviä jo olevien palvelujen takia. Paikkoja on selvitetty tiepiirin selvityksessä vuonna 2006.

Rekkaparkki voisi sijaita pääteiden risteyskohdissa, logistiikkakeskuksissa tai terminaaleissa. Ne voisivat olla pienempiä alueita sopivin etäisyyksin. Potentiaalisia sijoituspaikkoja rekkaparkille voisivat siis olla Mäntsälän Kapuli (Tokmanni), Hyvinkään Rajamäki (Simeon), Lohjan lähellä valtatie 1, valtatie 2 ja valtatie 25 risteysalue sekä Karjaan Bäljars (Transpoint).

Kehä V:n alueen tulevaisuus riippuu paljon Hangon sataman liikenteestä sekä Kirkniemen kuljetuksista. Hanko-Hyvinkää-radon sähköistys toisi taloudellisempia junakuljetuksia. Tulevaisuudessa ehkä entistä suurempi osa kuljetuksista siirtyisi raiteille. Transitiokuljetukset jatkuu vielä pitkään, tulevaisuudessa molempiin suuntiin. Suomen satamat ovat "paisuntasäiliö" Venäjän valtaville markkinoille, jos ja kun talous siellä kasvaa, aina jää kuljetettavaa, ainakin arvotavaraa, Suomen kautta. Suomella valttina on kuljetusten luotettavuus, lisäarvopalvelut ja melko sujuvat rajanylitykset. Suurimmat tavaravirrat ovat kuitenkin idässä Kotkassa ja Haminassa.

Kehä V:n varteen syntyy logistiikkakeskuksia, koska Kehä III:n varressa tai sen sisäpuolella ei ole enää tilaa. Paljon tilaa vievät logistiikkatoiminnot siirtyvät ulospäin Kehä IV:n alueelle, Keravalle, ehkä myös Sipooseen ja Kehä V:n varteen.

4.2 Yritysheys Oy:n Pekka Tikka

”Kehä V on Hango-Porvoo tie, tienumerot 25 ja 55. Ajatus on, että näiden teiden yhdistelmästä muodostuu yksi kehätie lisää Helsingin ympärille. Se on viitonen siksi, koska I ja III on käytössä ja II ja IV tulossa. Kysymys on markkinointihankkeesta, mutta myös tien fyysisestä parantamisesta ja niistä palveluista, joita tielle voidaan myöhemmin hankkia, myös asuminen ja elinkeinopolitiikka on kiinnitetty Kehä V:teen.”

Rekkaparkkissa rekat voivat viipyä yli yön tai jonkun määrätyn ajan. Rekkaparkkiin liittyvät palvelut ovat määritetty laissa. Siihen kuuluu kahvio/ruokalapalvelut, yöpymismahdollisuus ja mahdollisesti poliisin valvonta mahdollisuus. Rekkaparkki on palvelukokonaisuus, ei pelkästään parkkialue.

Vuoden 2006 tiehallinnon rekkaparkkitarve selvityksessä on määritelty muutamia kohteita levähdysalueelle mutta raportin tuloksia ei ole kovin hyvin hyödynnetty. Raportissa on yritetty löytää parkkialuetta Kehä III sisäpuolelta mutta tilanne on muuttunut vuoden 2006 jälkeen. Lahti ja Hämeenlinna ovat merkittäviä suuntia pohjoiseen menevään liikenteeseen.

Mäntsälän kunnalla on suunnitelmia Hirvihaaran alueelle. Rekoille pitäisi saada isompi pysäköintialue. Hirvihaaran Nesteen huoltoaseman laajennus on vasta havainne piirustusten varassa. Kaava-alueena suunnitelmia ei ole vielä käynnistetty. Hirvihaaran alue on Kehä V:n, 4 väylän ja oikoradan risteysalueen välittömässä tuntumassa. Viereen on kaavailtu teollisuusaluetta. Paikan määrittelyssä on käytetty asiantuntijoina Rahtarit Ry:tä, jonka koulutuskeskus sijoittuu Mäntsälään ensi vuonna. Oleellista Hirvihaaran alueessa on laissa sanotut lepoajat, miten ne soveltuvat terminaalien toimintaan, kuljetusmatkoihin ja sopiviin pysähtymisaikoihin. Tarkempaa selvitystä tehdään. Tiehallinnon tavoitteena on olemassa olevien liikennepalvelualueiden laajentaminen. Tiehallinnon mielestä vanhojen parkkialueiden laajentaminen on paras vaihtoehto, koska he vastustavat uusia liittymiä. Vanhoilla liikennepalvelualueilla on jo liittymät ja Tiehallinto pyrkii siihen, että liikennepalvelualueiden vaikutus olisi laajemmalla. Pieniä rekkaparkkeja halutaan kasvattaa. Mäntsälän tehtävänä on liikennöinti suunnitelma tekeminen, jotta Hirvihaaran laajennuksessa päästäisiin eteenpäin.

Rekkaparkkeja voisi olla useammassa kohdassa: Hyvinkää-Riihimäen alue, Lohjan seutu ja säteittäisväylät. Kysymys ei ole kilpailusta. Parkkialueita ei voi hakea kovin kaukaa kulkureitin ulkopuolelta. Rekkaliikenteen rajoitukset idässä merkitsee rekkaliikenteen lisääntymistä Mäntsälässä, niin hyvässä kuin pahassakin. Mäntsälällä on mahdollisuus painostaa tieviranomaisia tiepalveluiden ja tien ylläpitoon, koska liikenne lisääntyy heidän omasta toimesta.

Vuosaaren sataman merkitys ja muutenkin rekkaliikenne tule olemaan huimaa. Mäntsällä on vielä erikseen Tokmannin logistiikkakeskus, johon menee noin 160 rekkaa vuorokaudessa.

Liittymän kohdalla oleva liikenne tulee olemaan kova, koska alue on rekkaparkin lähellä. Pekka Tikka odottaa lisää logistisia toimintoja Mäntsälään, jolloin parkin tarve kasvaa. Kapulin alueelle tulee sadan prosentin varmuudella lisää yrityksiä mutta taantuma tietysti vaikuttaa hieman asiaan.

”Tämä on erittäin tärkeä selvitys. Se, että tämä on lähdetty tekemään, on hyvä.” Tikan mielestä oleellinen asia on löytää kiinnekohtia, johon Kehä V kiinnitetään. ”Tämä on yksi tärkeimmistä, liikennöinnin kasvun ja logististen toiminnoiden keskityksen kanssa. Ne tulevat lähelle pääkaupunki seutua, lähelle markkinoita. Alueella on kaksi miljoonaa ihmistä ja suuret kaupankeskukset välittömässä läheisyydessä. Asiakas määrät ratkaisevat, logistiset toiminnot sijoitetaan sinne missä on markkinat.”

4.3 Porvoon kaupungin Antero Antila

Porvoo on mukana Kehä V-projektissa ja on siinä olennaisessa asemassa. Kehä V merkityksen hahmottaminen Porvoosta käsin ei ole ollut ihan helppoa. Se on olennainen ja merkittävä liikenneväylä, mutta E 18 on kuitenkin väkisinkin tärkeämpi Porvoolle ja se, mitä sillä väylällä tapahtuu. Se ehkä hieman häivyttää Kehä V:n merkitystä Porvoosta katsottuna. Porvoo haluaa kuitenkin olla mukana rakentamassa yhteistyötä ja siihen liittyä aluepoliittisia edunvalvontanäkökohtia.

Moottoritiellä Porvoosta Helsinkiin päin liikkuu 26 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Mäntsälään päin noin 7000 ajoneuvon tienoilla. Kehitystä on aika vaikeaa ennustaa etenkin lyhyellä tähtäimellä, taloudellisen tilanteen vaikutuksesta jokainen meistä on yhtä hyvä ennustaja. Liikenteeseen vaikuttaa valtavasti myös se, mitä Venäjällä tapahtuu. Muutokset voivat olla nopeita ja arvaamattomia siellä. Antero Antila on tiellä liikkuneena huomannut, että raskasta liikennettä on paljon. Sköldvik vaikuttaa huomattavasti liikenteeseen, etenkin rekkaliikenteeseen.

Rekkojen ajokielto on hyvä uudistus. Osa kielletyistä teistä on vaarallisia, kun siellä on rekkaliikennettä. Lahden läpi menevällä 12 tiellä on lisääntynyt rekkaliikenne valtavasti. Ajokiellot vaikuttavat Porvoon ja Mäntsälän väliseen liikenteeseen ja moottoriteliikenteeseen, mikä ei välttämättä ole huono asia. Rajoitukset ovat perusteltuja.

Porvoon alueella ei ole kuitenkaan tarvetta uusille levähdyspaikoille. Porvoon lähistöllä, Kunninkaan porttiin on juuri avattu Shellin liikenneasema, jonka lähtökohtana oli se, että se ei ole ensisijaisesti raskaan liikenteen levähdyspaikka. Toteutuksessa on kuitenkin kohtalaisesti tilaa rekoille ja siellä on myös sauna rekkakuskeille. Asema avattiin lokakuun puolessa välissä. Se on Shellin asemista suurin Suomessa.

Iso liikenneasemahanke Sköldvikin risteuksen vieressä eli moottoritien ja Kilpilahdentien kaikanalossa on ABC-ketjun hanke, joka tulee sisältämään mittavat rekkakentät. Porvoon kannalta se on juuri oikeassa paikassa. Siellä tulee olemaan raskaan liikenteen palvelut ja se palvelee satamaliikennettä. Porvoon keskustasta on kymmenen kilometriä tulevalle ABC:n asemalle.

4.4 ABC-ketjun Mauno Rantala

Tällä hetkellä Kehä V:llä on kaksi ABC-asemaa, ABC Karjaa ja ABC Hyvinkää. Kummassakin paikassa on raskaanliikenteen paikoitusalue. Karjaalla on diesel-piste mutta taukotiloja yksiköissä ei ole toteutettu. Mahdollisuuksia asemien laajentamiseen on, jos maankäyttösuunnitelmassa eli kaavoituksessa huomioidaan sidosryhmän tarpeet. ABC-konseptin lisäksi (kauppa, ravintola) asemilla voidaan tarjota raskaalle liikenteelle muun muassa D-piste, vartioitu alue, parkkialue ja kuljettajien taukotilat. Tällä hetkellä ABC-ketju kartoittaa verkostoa selvittämällä ABC:lle uusia liikepaikkoja myös tulevaisuuden tarpeisiin.

5 Tulokset ja johtopäätökset

5.1 Tulosten luotettavuus

Opinnäytetyöni tulokset on kerätty syksyllä 2008 tehtyjen haastatteluiden sekä aikaisempien tutkimusten perusteella. Työni liitteenä olevien haastattelukysymysten tulokset antoivat eri toimialojen näkemyksiä Kehä V-tiestä ja levähdyspaikkatarpeesta. Niiden perusteella syntyi suuntaa antava kuva Kehä V-tien ja rekkaparkkien tarpeellisuudesta.

Aiheestani on saatavilla muutamia aikaisempia tutkimuksia, jotka vahvistavat pääosin asiantuntijoiden näkemyksiä. Saadut tulokset ovat siis samansuuntaisia kuin aikaisemmat tutkimustulokset. Täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että haastattelussa saadut tiedot perustuvat yksittäisten henkilöiden mielipiteisiin. Täysin luotettavien tulosten keräämiseksi tarvittaisiin paljon laajempaa tutkimusta. Pyrin kuitenkin valitsemaan haastateltavia henkilöitä, joilla jokaisella olisi erilainen näkökulma asiaan, jotta saisin kokonaisvaltaisemman kuvan Kehä V:een liittyvien toimijoiden näkemyksistä. Näin aihetta on helpompi käsitellä.

5.2 Tulosten käyttökelpoisuus

Tämän tutkimuksen tuloksia voidaan käyttää apuna Kehä V-projektin kehittämisessä, jossa rekkaliikenteen levähdyspaikkoja pyritään parantamaan. Tutkimukseni auttaa tiedostamaan parempien palveluiden tarpeellisuutta raskaan liikenteen kuljettajille ja näkemään palveluiden kehittämisen tärkeyden.

Tämän tutkimuksen myötä saatujen tulosten sekä tehtyjen johtopäätösten pohjalta voidaan asettaa mahdollisia uusia tutkimuskohteita koskien Kehä V:n varrella olevien levähdyspaikkojen mahdollista laajentamista.

5.3 Tulosten julkisuus

Tutkimukseni on tehty EKES yrityspalvelun toimeksiantona. Tutkimukseni lähtökohtana on ollut selvittää Kehä V:n tarvetta uudelle raskaan liikenteen levähdyspaikalle. Tavoitteenani on ollut saavuttaa mahdollisimman monipuolinen lopputulos samalla säilyttäen tutkimustuloksen luotettavuus ja pätevyys sekä välttää mahdollisia virheitä.

Tutkimuksen reliabelius on pyritty varmistamaan selkeillä haastattelukysymyksillä, jotta sattumanvaraisia tuloksia ei tulisi. Validius eli pätevyys on pyritty saavuttamaan valitsemalla oikeat mittarit ja tutkimusmenetelmä. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2007, 226-227.)

5.4 Johtopäätökset

Uudenmaan logistiikan muutokset, kuten Vuosaaren sataman aiheuttamat muutokset tavara-
virtoihin, luovat tarpeen uusille rekkaparkkeille. Vuosaaren rekkaliikenne kulkee Kehä III:n ja valtatie 3:n kautta. Koska Kehä III on erittäin ruuhkainen väylä eikä siellä ole suuria vapaita tiloja, se ei ole enää potentiaalinen kohde rekkaparkille. Logistiikkakeskuksetkin ovat siirtyneet ajan myötä yhä kauemmaksi Helsingin keskustasta ja tällä hetkellä ne ovat Kehä III:n varrella mutta mikseivät ne voisi siirtyä Kehä V:lle asti. Keravalle on valmistumassa suuri logistiikkakeskus, joka vaikuttaa myös rekkaliikenteen määrän. Kun Rekkakuskit ovat tuoneet lastinsa pääkaupunki seudulle, on heidän saatava pitää taukonsa. Pääkaupunkiseudulla tilanpuutteen vuoksi sitä on vaikea toteuttaa.

Myös ajo - ja lepoaikamääräykset lisäävät tauko- ja lepoalueiden kysyntää. Jotta mainitut vaatimukset voitaisiin täyttää, täytyy levähdysalueita laajentaa. Nykyiset huoltoasemat ja levähdysalueet pääteiden varsilla eivät ole kooltaan riittäviä raskaan liikenteen lepoalueiden lähtökohdaksi, minkä lisäksi ne ovat usein alttiina teiden melu- ja päästöhaitoille. (Rytilä 2007.)

Rekkahovissa palveluja täytyy olla tarjolla ympäri vuoden yötä päivää, koska silloin rekatkin ovat liikkeellä. Pysäköintialueen on oltava tarpeeksi suuri, jotta kaikille rekkahovin palveluja haluaville löytyy tilaa pysäköidä. Nykyisillä levähdysalueilla ei ole tilaa useille suurille yhdistelmäajoneuvoille varsinkaan yöaikaan, kun kuljettajat saapuvat vuorokausilepoa varten. Lisäksi rekkoja tulee voida tankata ja huoltaa rekkaparkissa. Rekkakuskit voivat istua autossaan pitkiäkin aikoja, joten vessat ja peseytymistilat ovat erittäin tarpeellisia. Mahdollisuudet

pyykin pesuun, Internetin käyttöön ja muihin vapaa-ajan aktiviteetteihin ovat tärkeitä kuljettajille.

Hyvä ruokapaikka kuuluu myös Rekkahovin palveluihin. Ruokapaikassa pitäisi olla kattava valikoima lämpimiä ja kylmiä lounaita, joita pystyy ottamaan mukaan. Kuljettajien pitäisi saada valita monipuolinen ja ravitseva ateria, eikä joutua tyytymään aina hampurilaisiin ja pitsaan. Valitettavasti ruokapaikan ruoka ei aina ratkaise sitä, missä kuljettajat syövät vaan yleensä ruokaillaan siellä, missä rekkaparkki on.

Kun uusia tai laajennettuja rekkaparkkeja tulee lisää, pitäisi muistaa lisätä tieviittoja liikenneväylille, jotta kuljettajat voisivat havaita jo tieopasteesta, että alue soveltuu raskaalle liikenteelle. Tieviitoissa voisi ottaa esimerkkiä, vaikka Hangon Irinan opaskyltistä.



Kuva 11: Hangon Irinan opastusmerkki.

5.4.1 Heikkoudet ja vahvuudet

Rekkaparkin toteuttaminen Kehä V:lle luo paljon mahdollisuuksia. Liikenteen ja ympäristön kannalta Kehä V:n hyvät kulkuyhteydet koko Suomeen ja kasvava liikenne Uudenmaan alueella luo paljon mahdollisuuksia. Poikittaisliikenneväylänä se on erittäin tärkeä. Transitioliikenne ja Vuosaaren satama tuovat liikenteen Kehä V:lle. Mutta transitioliikenne Venäjälle voi olla myös uhka. Talouden epävarma tilanne vaikuttaa raskaan liikenteen kuljetuksiin.

Rekkaparkin vahvuutena voisi pitää sen todellista tarvetta. Kuntien halukkuus tehdä yhteistyötä Kehä V:n projektiin liittyen on mielestäni todella korkealla. Tiehen halutaan panostaa, koska se on kaikille tarpeellinen. Kehä V:n rekkaparkin yhtenä heikkoutena voidaan pitää pohjavesiongelmia, koska pohjavesi pitää suojata ennen rakentamista. Toisena heikkoutena ovat mahdollisesti rahoituskysymykset, kuka rahoittaa ja mitä.

5.4.2 Toteutus

Lepoalueiden rakentamiseen on siis tarvetta ja halua. Lepoalueiden rakentaminen kannattaa aloittaa varovasti ja huolehtia laajennusvarasta. Ympäristön voisi olla helpompi hyväksyä vaiheittain rakentaminen, taloudellinen riski on siinä pienempi. On löydettävä eri toimijoiden yhteinen toimintamalli. Suunnittelussa kannattaa käyttää kuljettajien asiantuntemusta ja kokemusta hyödyksi. Paikalliset yrittäjät voivat tuoda merkittävän lisän palvelujen tuottamiseen ja käyttämiseen. Teollisuuden ja kaupan päätöksentekoon olisi pyrittävä vaikuttamaan siten, että ne ottaisivat huomioon kuljettajien työ- ja lepoaikalainsäädännön kuljetuksia tilatessaan. Työnantajien on huolehdittava siitä, että kuljettajat voivat pitää asianmukaiset tauot. Yhteiskunnan tulee osallistua erityisesti suurten rekkaparkkien investointikustannuksiin. Investointi- ja ylläpitokustannukset ovat helposti liian suuria tuottoon nähden. Alueiden taloudellinen kannattavuus on yrittäjille keskeinen asia. Kannattavuuden takaamiseksi yöpysäköinnin voisi tehdä maksulliseksi päiväpysäköinnin ollessa kuitenkin ilmaista. Palvelujen maksullisuus ei olisi ylivoimainen asia, jos maksut ovat kohtuullisia. Nykyiset palveluverkostot Suomessa näyttävät varsin hyviltä, joten kannattaisi keskittyä olemassa olevien alueiden laajentamiseen ja palvelujen kehittämiseen. Lepoaluetilanne pääkaupunkiseudulla on huono, mutta muualla kohtalainen. Uuden alueen käyttöönotto ideasta lähtien vie Suomessa 3-5 vuotta. (Rytilä 2007.)

Eri kulkuneuvojen erottelu on kannattavaa pysäköintialueilla. Kevytautot, kuorma-autot, vaarallisten aineiden kuljetukset ja erikoiskuljetukset tarvitsevat erilaiset pysäköintitilat. Pitkittäisillä alueilla liikenneturvallisuuden parantamiseksi kevytautojen pysäköinti lähemmäksi tietä parantaa autojen havaittavuutta. Kuorma-autot tarvitsevat läpiajettavan vinopysäköintitilat ja jalankulkijat turvalliset väylät palveluille. Alueelle tulo ja poistuminen turvallisesti tarkoittavat sitä, että ajo kummastakin suunnasta ja kumpaankin suuntaan on mahdollista. Taukopaikkoihin johtavilla teillä ei saa olla jyrkkiä kaarteita eikä suuria pituuskaltevuuksia ja erikoiskuljetuksille täytyy olla riittävästi kääntymistilaa. (Tiehallinto 2006)

5.4.3 Palveluiden sijainti

Rekkaparkin pitäisi sijaita pahimman ruuhka-alueen ulkopuolella ja sieltä pitäisi olla loistavat yhteydet kaikkialle Suomeen ja ulkomaille, raide- ja tieverkon pääväylät lähellä sekä lentokentälle ja satamiin lyhyt matka. Nopea yhteys itään ja länteen sekä osaava työvoima, joka haluaa jäädä kotikuntaansa tai sen lähetyville töihin on tarpeellista. Rekkaparkin pitäisi tarjota ajoneuvoille riittävän laajan, siistin, turvallisen, peruspalvelut sisältävän, sekä lyhyt- että pitkäaikaisen lepotauon pitämiseen sopivan alueen, jossa palvelut ovat saatavilla myös yöaikaan.

Vantaalle on kaavailtu muutamia mahdollisia alueita rekkaparkille mutta osa näistä tarvitsisi uusia liittymiä. Suunnitellut alueet sijaitsevat Kehä III:n varrella, jossa olisi tarvetta rekkaparkille, mutta ei kovin suuria vapaita tiloja. Levähdysalueiden on sijoitettava yhdyskuntarakenteeseen siten, että raskas liikenne ei saa häiritä asutusta ja pilata pohjavesiä. (Rytilä 2007.)

Kaikki Helsinkiin päättyvät tiet ja radat risteävät Kehä V:n kanssa muodostaen samalla nopean ja kestävä liikenneyhteyden pääkaupunkiseudulle. Risteysasemia ovat Karjaa, Lohjan seutu, Hyvinkää, Mäntsälä ja Porvoo. Nämä risteysasemat luovat hyviä sijainti mahdollisuuksia rekkaparkkeille. Porvooseen ei tarvita uutta rekkaparkkia. Sinne on tulossa Sköldvikin lähelle ABC-asema, joka palvelee raskaan liikenteen tarpeita. Myös Mäntsälään Hirvihaaran alueelle Kehä V:n tuntumaan on suunnitteilla Nesteen huoltoaseman laajennus, jotta rekat mahtuvat sinne. Koska Valtatiellä 4 on hyvin vilkas liikenteeltään ja Hyvinkään lähellä on paljon teollisuutta ja varastorakennuksia, Hyvinkään kohdalle sopisi hyvin rekkaparkki. Toinen alue, jossa on myös paljon teollisuutta ja varastorakentamista on Lohjan seutu. Lähellä olevan Valtatie 1 suora yhteys Turkuun ja Turun satamaan tekee Lohjan seudusta varteen otettavan mahdollisuuden kunnolliselle palvelualueelle. Karjaalla on ABC-asema, jossa on raskaan liikenteen pysäköinti tilaa jonkun verran sekä dieselpiste, mutta ei taukotiloja (Rantala 4.12.2008). Taukotilojen ja pesutilojen lisäämisestä olisi hyötyä kuljettajille.

Lähteet

Asikainen, A. 2008. Idän rekkaliikenteelle tulee ajokieltoja ja paikoitusmaksuja. Helsingin Sanomat 6.11.2008.

Autohof Strohofer.2008. Viitattu 5.11.2008. <http://www.autohof-strohofer.de>

EKES Yrityspalvelut.2008. Viitattu 29.9.2008. <http://www.keha5.fi/>

Gruber, R.2005. A pit stop where one can linger. International Herald Tribune 27. 5. 2005. Viitattu 5.11.2008. <http://www.iht.com/articles/2005/05/26/travel/trtruck.php>

Hangon kaupunki.2008. Viitattu 24.4.2008. www.hanko.fi

Hangon satama.2008. Viitattu 24.4.2008. <http://www.portofhanko.fi/>

Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13., osin uudistettu painos. Helsinki: Tammi.

Iowa80.2008. Viitattu 7.11.2008. <http://www.iowa80truckstop.com/>

Itä-Uusimaa.2008. Viitattu 9.10.2008. <http://liitto.ita-uusimaa.fi/>

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J.2004. Kuljetukset ja Varastointi-järjestelmät. Suomen logistiikkayhdistys Ry: WS Bookwell Oy.

Kerava Cargo Center.2008. Viitattu 8.10.2008. www.kerca.fi

K.H Schneider.2008. Viitattu 7.11.2008.
<http://www.openpr.de/pdf/246341/K-H-Schneider-GmbH-startet-neuen-Service-SystemParken.pdf>

Kytömäki, M. 2008. Ruoka ei ratkaise, rahtari syö siellä, missä on rekkaparkki. Sydän 2/2007. Tulostettu 24.2.2008.
http://www.sydan.fi/lehtiarkisto/lehti_2_07/artikkelit/artikkelit_listassa/fi_FI/ruoka_ei_ratkaise_vaan_rekkaparkki/

Liikenne- ja viestintäministeriö.2008. Viitattu 10.10.2008. <http://www.lvm.fi>

Neste Oil. 2008. Viitattu 25.4.2008. www.nesteoil.fi

Pirttimäki, T.2008. Hiiohoi, vuosaareen! Yhteishyvä 9/2008, 24-28.

Rytilä, P. 2007. LEPO-seminaarin antia. Tulostettu 3.10.2008.
http://www.tkk.fi/Yksikot/Liikenne/Julkaisut/Liikenne_2007_3.pdf

Tiehallinto. 2006. Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiirin alueella. Tulostettu 3.10.2008.
www.tiehallinto.fi/julkaisut

Turun satama.2008. Viitattu 24.4.2008. www.portofturku.fi/

Valkoinen, L. 2008. Keski-Uusimaa kutsuu yrittämään. Bluewings yritysliite Helmikuu 2008.

Vuosaaren satama. 2008. Viitattu 1.4.2008. <http://www.vuosaarensatama.fi/fi/index.html>

Julkaisemattomat lähteet:

EKES Yrityspalvelut. Kehä V - esite 2007-2008

Liesjärvi, M. & Virta, A. 2007. Kehä V, Case Mäntsälä. Kerava: Laurea-ammattikorkeakoulu.

Salminen, M. 2008. Kehä V, Mäntsälä-Porvoo - akseli. Kerava: Laurea-ammattikorkeakoulu.

Haastattelut:

Antila, A. 2008. Projektikehityspäällikön haastattelu 13.11.2008. Porvoon kaupunki. Porvoo.

Rantala, M. 2008. Liikepaikkasuunnittelupäällikön haastattelu 4.12.2008. ABC-asetat. Helsinki.

Siitonen, H. 2008. Liikenneinsinöörin haastattelu 20.11.2008. Uudenmaan liitto. Helsinki.

Tikka, P. 2008. Toimitusjohtajan haastattelu 6.11.2008. Mäntsälän Yrityskehys Oy. Kerava.

Kuvat

Kuva 1: Parkkipaikka	8
Kuva 2: Vuosaaren rekkaparkkialue.....	13
Kuva 3: Euroopan suurin rekkaparkki.....	14
Kuva 4: Palveluiden sijoittuminen Autohof Strohofer:ssa	15
Kuva 5: Geiselwind:n palvelukeskus	16
Kuva 6: Maailman suurin rekkaparkki.....	17
Kuva 7: Kehä V.....	18
Kuva 8: Kehä III liikenne vuonna 2020 ja Vuosaaren satamaliikenteen osuus liikenteestä	21
Kuva 9: Logistiikan painopiste siirtyy Vuosaareen.....	23
Kuva 10: Hangon satamasta on hyvät yhteydet Eurooppaan	26
Kuva 11: Hangon Irinan opastusmerkki	32

Liitteet

Liite 1. Antero Anttilan haastattelukysymykset	40
Liite 2. Mauno Rantalan haastattelukysymykset	41
Liite 3. Hannu Siitosen haastattelukysymykset	42
Liite 4. Pekka Tikan haastattelukysymykset	43

Antero Antilan haastattelu

1. Mitä hyötyä Kehä V:sta on Porvoolle?
2. Kantatie 55 liikenteen määrä ja sen kehitys? Raskaan liikenteen osuus tiellä?
3. Miten luulet rekkaliikenteen ajorajoitusten vaikuttavan Kantatie 55/Kehä V:n liikenteeseen?
4. Tarvitaanko Kehä V:lle uutta/laajennettua rekkaparkkia?
5. Onko Porvoon alueella levähdyspaikkoja rekoille? Olisiko sellaiselle tarvetta?
6. Porvoon käynnissä olevat huoltoasemahankkeet?

Mauno Rantalan haastattelu

1. Kuinka monta ABC-asemaa Kehä V lähialueella on?
2. Minkälaisia palveluita ne tarjoavat raskaalle liikenteelle?
3. Onko ABC-asemien laajentaminen mahdollista Kehä V alueella, jotta raskaanliikenteelle saataisiin enemmän pysäköintitilaa?
4. Millaisia palveluita voitaisiin lisätä ABC-asemille, jos parkkialueen laajennus raskaalle liikenteelle tehtäisiin?
5. Onko Kehä V lähialueelle tulossa lisää ABC-asemia?

Hannu Siitosen haastattelu

1. Onko Uudenmaan alueella tarvetta uudelle/laajennetulle rekkaparkille?
2. Kannattaako Rekkaparkki sijoittaa Kehä V: varrelle?
3. Mitkä asiat vaikuttavat rekkaparkin sijaintiin?
4. Potentiaalinen sijoituspaikka?
 - Mäntsälä?
 - Hyvinkää?
 - Lohja?
5. Kehä V alue nyt ja tulevaisuudessa?
 - liikenne?
 - logistiikka-alueet?

Pekka Tikan haastattelu

1. Mikä on Kehä V?
2. Miten määrittelet rekkaparkin?
3. Onko Uudenmaan alueella tarvetta uudelle rekkaparkille? Miksi?
4. Kannattaako rekkaparkki sijoittaa Kehä V varrelle?
5. Mitkä asiat vaikuttavat rekkaparkin sijaintiin?