



# Raskaan liikenteen valvontapaikkaverkon täydentäminen Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella

Selvitys





# Raskaan liikenteen valvontapaikkaverkon täydentäminen Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella

Selvitys

RAPORTEJA 77 | 2021

Raskaan liikenteen valvontapaikkaverkon täydentäminen Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella

Selvitys

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: A-Insinöörit / Piritta Laitakari

Kansikuva: A-Insinöörit / Piritta Laitakari

Kuvat: A-Insinöörit / Juha Vehmas ja Piritta Laitakari

Kartat: Maanmittauslaitos

ISBN 978-952-314-991-5 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-991-5

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)

# Alkusanat

Poliisi suorittaa lakisääteistä raskaan liikenteen valvontaa tieverkolla. Valvonnan tulisi olla sujuvaa sekä suorittajille että valvonnan kohteille. Tehokas ja toimiva valvonta edellyttää, että tieverkolla on riittävä määrä valvontaan soveltuvia alueita.

Tässä selvityksessä on tutkittu valvontapaikkaverkon nykytilanne ja kehittämistarpeet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella sekä määritelty valvontapaikkaverkon tavoitetilanne. Selvityksen yhteydessä laadittiin myös suunnittelijan muistilista valvontapaikkojen suunnittelun tueksi.

Selvitys on laadittu Uudenmaan ELY-keskuksen tilauksesta konsulttityönä A-Insinöörit Civil Oy:ssä, jossa työstä vastasivat Piritta Laitakari, Teemu Kuittinen ja Lauri Sahramaa. Selvitystä ohjasi ohjausryhmä, johon kuului Uudenmaan ELY-keskuksen lisäksi poliisin ja SKAL:n edustajat. Ohjausryhmään kuuluivat:

Enni Lehtinen, pj.	Uudenmaan ELY-keskus (10/20 alkaen)
Marko Kelkka	Uudenmaan ELY-keskus
Krista Kumanto-Kooni	Uudenmaan ELY-keskus (08/21 asti)
Elisa Fagerström	Uudenmaan ELY-keskus (pj. 04/20 asti)
Tuomas Vasama	Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Henri Aaltonen	Kaakkois-Suomen ELY-keskus (11/20 alkaen)
Tuomo Ratia	Kaakkois-Suomen ELY-keskus (10/20 asti)
Kaisa Kuusela	Hämeen poliisilaitos
Petri Molander	Hämeen poliisilaitos
Timo Jaakkola	Itä-Uudenmaan poliisilaitos (06/21 asti)
Ilpo Virtanen	Itä-Uudenmaan poliisilaitos (06/21 alkaen)
Ilkka Kantola	Länsi-Uudenmaan poliisilaitos (06/21 asti)
Hannu Kontola	Länsi-Uudenmaan poliisilaitos
Kari Onninen	Poliisihallitus
Mikko Voutilainen	SKAL Etelä-Suomi
Pia Vuori	SKAL Sisä-Suomi

Helsingissä joulukuussa 2021

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus  
Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue



# Sisältö

Alkusanat.....	1
Sisältö .....	2
<b>1 Lähtökohdat .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Käsitteet .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2 Raskaan liikenteen valvonta maanteillä .....</b>	<b>3</b>
<b>1.3 Työn tausta ja tavoitteet .....</b>	<b>4</b>
<b>1.4 Aikaisemmat selvitykset ja liittyminen muuhun suunnitteluun.....</b>	<b>5</b>
<b>1.5 Selvitysprosessin kuvaus.....</b>	<b>5</b>
<b>2 Valvontapaikkaverkon nykytilanne ja tarpeet .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 Toimintaympäristön kuvaus .....</b>	<b>6</b>
2.1.1 Tieverkko .....	6
2.1.2 Maanteiden pääväyläverkko .....	7
2.1.3 Raskaan liikenteen määrät ja liikenteen kasvu .....	8
2.1.4 Raskaiden ajoneuvojen mitat .....	10
2.1.5 Tunnistetut solmupisteet ja taukovyöhykkeet.....	11
2.1.6 Valvontatarpeet ja ennakoitua muutokset .....	12
<b>2.2 Valvontapaikat pääteillä.....</b>	<b>13</b>
<b>2.3 Valvontapaikkojen tekniset ominaisuudet .....</b>	<b>14</b>
<b>2.4 Tunnistetut kehittämistarpeet .....</b>	<b>16</b>
<b>3 Valvontapaikkojen sijoittelu ja mitoitus.....</b>	<b>17</b>
<b>3.1 Valvontapaikkaverkko.....</b>	<b>17</b>
<b>3.2 Valvontapaikkojen sijainti maantiellä ja edellytykset valvontapaikan rakentamiselle .....</b>	<b>18</b>
3.2.1 Valvontapaikan sijainti.....	18
3.2.2 Valvontapaikkojen ja levähdysalueiden yhdistäminen .....	19
3.2.3 Valvontapaikan hyvä sijainti .....	19
<b>3.3 Valvontapaikkojen mitoitus ja suunnittelu.....</b>	<b>20</b>
<b>4 Toimenpideohjelma .....</b>	<b>24</b>
<b>4.1 Nykyisen valvontapaikkaverkon täydentäminen .....</b>	<b>24</b>
<b>4.2 Toimenpideohjelman kuvaus .....</b>	<b>24</b>
<b>4.3 Valvontapaikkojen kytkeminen muuhun suunnitteluun.....</b>	<b>28</b>
<b>5 Vaikutukset.....</b>	<b>29</b>
<b>6 Jatkotoimenpiteet .....</b>	<b>30</b>
<b>7 Liitteet .....</b>	<b>31</b>

# 1 Lähtökohdat

## 1.1 Käsitteet

Määritellään keskeiset työssä käytettävät käsitteet.

Käsite	Selite
Erikoiskuljetus (eriku)	Kuljetus, joka ylittää normaaliliikenteelle sallitut mitta- tai massarajat
HCT-ajoneuvoyhdistelmä	High Capacity Transport -ajoneuvoyhdistelmä. Kansainvälisesti vakiintunut termi tavallista pidemmille tai raskaammille yhdistelmille tieliikenteessä, joita ei kuitenkaan pidetä erikoiskuljetuksina. Suomessa termiä käytetään nykyään yleisesti yli 25,25 ja korkeintaan 34,5 m pitkistä Traficom HCT-määräyksen täyttävistä ajoneuvoyhdistelmistä.
KVL	Keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (ajon./vrk)
LAM-piste	Liikenteen automaattinen mittausasema, jonka avulla Fintraffic kerää tietoa tieliikenteestä. Tietoja jaetaan sekä raakadatana että valmiina raporteina. Aktiivisia LAM-pisteitä on tällä hetkellä Suomessa n. 500 kpl.
Raskas liikenne	Raskaalla liikenteellä tarkoitetaan ajoneuvoja, joiden kokonaispaino on yli 3500 kg (kuorma-autoja ja linja-autoja).

## 1.2 Raskaan liikenteen valvonta maanteillä

Raskaan liikenteen valvonnalla poliisi pyrkii parantamaan liikenneturvallisuutta sekä torjumaan harmaata taloutta ja kuljetusrikollisuutta. Raskaan liikenteen valvonta painottuu liikenneturvallisuuteen vaikuttaviin tekijöihin. Näitä tekijöitä ovat esimerkiksi ajoneuvon liikennekelpoisuus, ajotapa, nopeus, ajokyky (tarkkaavaisuus, päihtymys, viireystila), ajo- ja lepoajat (väsymys), puutteellinen tai virheellinen kuormaus (ylikuormat, kuorman varmistus) sekä vaarallisten aineiden kuljetus.

Liikenneturvallisuuden parantamisen lisäksi valvonnalla pyritään muun muassa ehkäisemään kuljetusrikollisuutta, torjumaan ympäristöuhkia, varmistamaan kilpailuedellytysten tasapuolinen toteutuminen, varmistamaan lainmuokausveroisten verojen maksu, varmistamaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön toteutuminen sekä valvomaan henkilöiden oikeutta oleskella ja työskennellä EU:n alueella. Myös EU-direktiivit velvoittavat jäsenmaita kohdentamaan raskaan liikenteen valvontaa tiettyihin valvontamuotoihin. Näitä ovat ajo- ja lepoaikatarkastukset, päästövalvonta, tekniset tienvarsitarkastukset, vaarallisten aineiden kuljetusten tarkastukset, eläinkuljetusten valvonta ja raskaan liikenteen automaattinen painonvalvonta.

Ajoneuvon tekninen tienvarsitarkastus voi sisältää yhden tai useamman seuraavista tarkastuksista (Ajoneuvolaki, 7 luku 165 §):

- pysähtyneenä olevan ajoneuvon kunnon silmämääräisen tarkastuksen
- ajoneuvon teknisen kunnon, katsastusten suorittamisen ja muiden säännösten mukaisuuden osoittavien asiakirjojen tarkastuksen
- ajoneuvon teknisen kunnon tarkastuksen.

Tarkastuksissa voidaan käyttää esimerkiksi siirrettävää jarrudynamometriä ajoneuvon jarrujärjestelmän toimivuuden varmentamiseksi ja vaakalaitteistoa ajoneuvon painon mittaamiseksi. Eri valvontamuodot voivat vaatia myös erilaisia ominaisuuksia valvontapaikoilta: esimerkiksi eläinkuljetusten valvontaa suorittaessa valvontapaikan rauhallisuus on tärkeämpää kuin valvontapaikan geometria.

Vuonna 2020 voimaan tullut lainsäädäntömuutos kasvatti raskaan liikenteen suurimpia sallittuja mittoja. Aikaisemmin erityispitkät ns. HCT-ajoneuvoyhdistelmät ovat vaatineet poikkeusluvan, mutta lakimuutoksen jälkeen ne ovat olleet osa normaalia liikennettä. Auton ja puoliperävaunun suurin sallittu yhdistelmäpituus kasvoi 16,5 metristä 22,5 metriin. Auton ja varsinaisen perävaunun yhdistelmät kasvoivat 25,25 metristä pisimmillään jopa 34,5-metriin kolmenivelisiin yhdistelmiin. Ajoneuvojen suurimman sallitun pituuden muutos vaikuttaa myös valvontapaikkoihin, sillä pisimpiä ajoneuvoyhdistelmiä ei voida pysäyttää esimerkiksi linja-autopysäkeille tarkastuksia varten. Suuremmat ajoneuvoyhdistelmät vaativat suurempia valvontapaikkoja.

### 1.3 Työn tausta ja tavoitteet

Nykyisellään raskaan liikenteen valvontaan soveltuvia valvontapaikkoja ei ole tarpeeksi Etelä-Suomen alueella. Tämän selvityksen tavoitteena on edistää valvontapaikkojen tilannetta Uudenmaan ELY-keskuksen toiminta-alueella luomalla ohjeistusta ja kriteeristöä uusien valvontapaikkojen rakentamista varten. Selvityksessä määritellään valvontapaikkaverkon nykytilanne ja tavoitetilanne sekä luodaan alustava toimenpideohjelma verkon täydentämiseen. Koska uusia valvontapaikkoja toteutetaan todennäköisemmin suurempien tiehankkeiden yhteydessä kuin erillishankkeina, pyritään selvityksessä huomioimaan valvontapaikkojen kytkeminen muuhun suunnitteluun.

Selvityksen tavoitteena on määrittää kriteeristö laadukkaalle valvontapaikalle sekä ns. minimitason valvontapaikalle. Selvityksen osana laaditaan suunnittelijan muistilista, joka ohjeistaa tiesuunnittelijoita valvontapaikkojen suunnitteluun.



Kuva 1–1. Selvityksen tarkastelualue (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme), Uudenmaan ELY-keskus



## 1.4 Aikaisemmat selvitykset ja liittyminen muuhun suunnitteluun

Raskaan liikenteen palvelualueista on laadittu useita selvityksiä, joista osassa käsitellään myös valvontapaikkoja. Valvontapaikkoja on käsitelty mm. seuraavissa julkaisuissa:

- Raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjälaskennat, syksy 2019, (Uudenmaan ELY-keskus 2019)
- *Raskaan liikenteen taukopaikat Helsingin seudun MAL-prosessissa (Uudenmaan ELY-keskus 2019)*
- Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella – Kysynnän ja tarjonnan analyysi sekä mahdollisia yhteistoimintamalleja, (Uudenmaan ELY-keskus 2015)
- Raskaan liikenteen taukopaikkatutkimus (Liikennevirasto 2015)

Teiden valvontaa suorittavat poliisin ohella Tulli ja Rajavartiolaitos.

Raskaan liikenteen tilastointiin liittyy myös tahoja, jotka eivät suorita varsinaista valvontaa. Esimerkiksi maanteiden tavaraliikenteen yritysten edunvalvontajärjestö Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kerää liikenteenlaskennalla tietoa ulkomaisen raskaan liikenteen osuudesta Suomen teillä. Tuorein liikennelaskelma suoritettiin syyskuussa 2021. Liikennevakuutuskeskuksen Onnettomuustietoinstituutti (OTI) kerää vakuutusyhtiöiltä tietoja ilmoitetuista liikennevahingoista, ja julkaisee näiden pohjalta vuosittain vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilastot. Näihin tilastoihin sisältyy myös raskaan liikenteen osuus onnettomuuksista.

## 1.5 Selvitysprosessin kuvaus

Työn aloituskokous pidettiin maaliskuussa 2020, mutta Covid-19-epidemian takia työn aloitus sekä aikataulu viivästyivät. Työn kokoukset pidettiin etänä Teamsin välityksellä. Työtä varten haastateltiin ohjausryhmän poliisijäseniä sekä SKAL:n edustajia, ja haastattelut toteutettiin puhelinhaastatteluina sekä sähköpostitse. Karttatarkastelut suoritettiin QGIS-ohjelmistolla sekä Maanmittauslaitoksen ortokuvien avulla. Lisäksi työssä hyödynnettiin Väyläviraston tierekisteriä.



Kuva 1–2. Liikennettä valtatiellä 2 Humppilan kohdalla. (Kuva: Juha Vehmas)

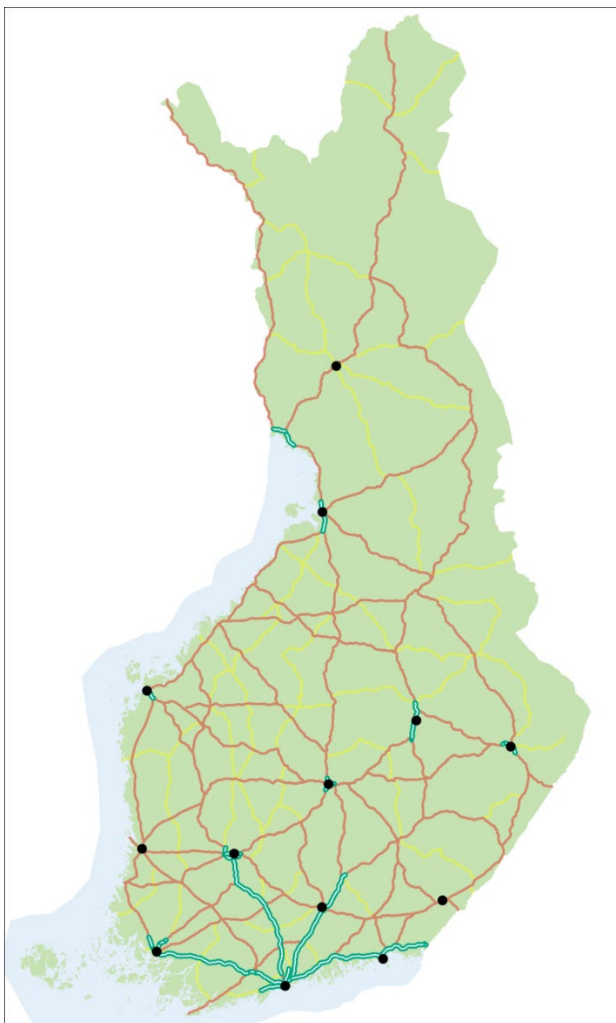
# 2 Valvontapaikkaverkon nykytilanne ja tarpeet

## 2.1 Toimintaympäristön kuvaus

### 2.1.1 Tieverkko

Suomen tieverkko koostuu maanteistä, kunnallisista katuverkoista ja yksityisteistä. Koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä, josta suurin osa on vähäliikenteisiä yksityisteitä. Valtion hallinnoimia maanteitä on yhteensä noin 78 000 kilometriä ja kuntien katuja noin 26 000 kilometriä. Valtion tieverkon ylläpidosta huolehtii Väylävirasto yhdessä ELY-keskusten kanssa.

Valta- ja kantatiet ovat pääteitä, jotka välittävät pitkämatkaista liikennettä. Niitä on Suomessa noin 13 000 kilometriä, joista moottoritieitä noin 900 kilometriä. Suurin osa Suomen tieliikenteestä ajetaan pääteillä: vuonna 2020 maanteiden liikennesuoritteesta 51 % ajettiin valtateillä ja 14 % kantateillä. Raskaan liikenteen valvonta on tehokainta keskittää sinne, missä liikennettä on eniten, eli päätieverkolle.



Kuva 2–1. Suomen päätieverkko. Moottoritiet on merkitty karttaan vihreällä, muut valtatie punaisella ja kantatiet keltaisella värillä. Wikimedia

## 2.1.2 Maanteiden pääväyläverkko

Keskeisistä liikenneväylistä on muodostettu Suomen pääväyläverkko. Suomen maanteiden pääväyläverkko on määritetty Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella 1.1.2019. Pääväyläverkkoon eivät kuulu kaikki valta- ja kantatiet, vaan ainoastaan tietyt väylät. Maanteiden pääväylät yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuskeskukset ja solmukohdat. Maanteiden pääväylät palvelevat erityisesti pitkien etäisyyksien työmatkaliikennettä sekä elinkeinoelämän tavarakuljetuksia.

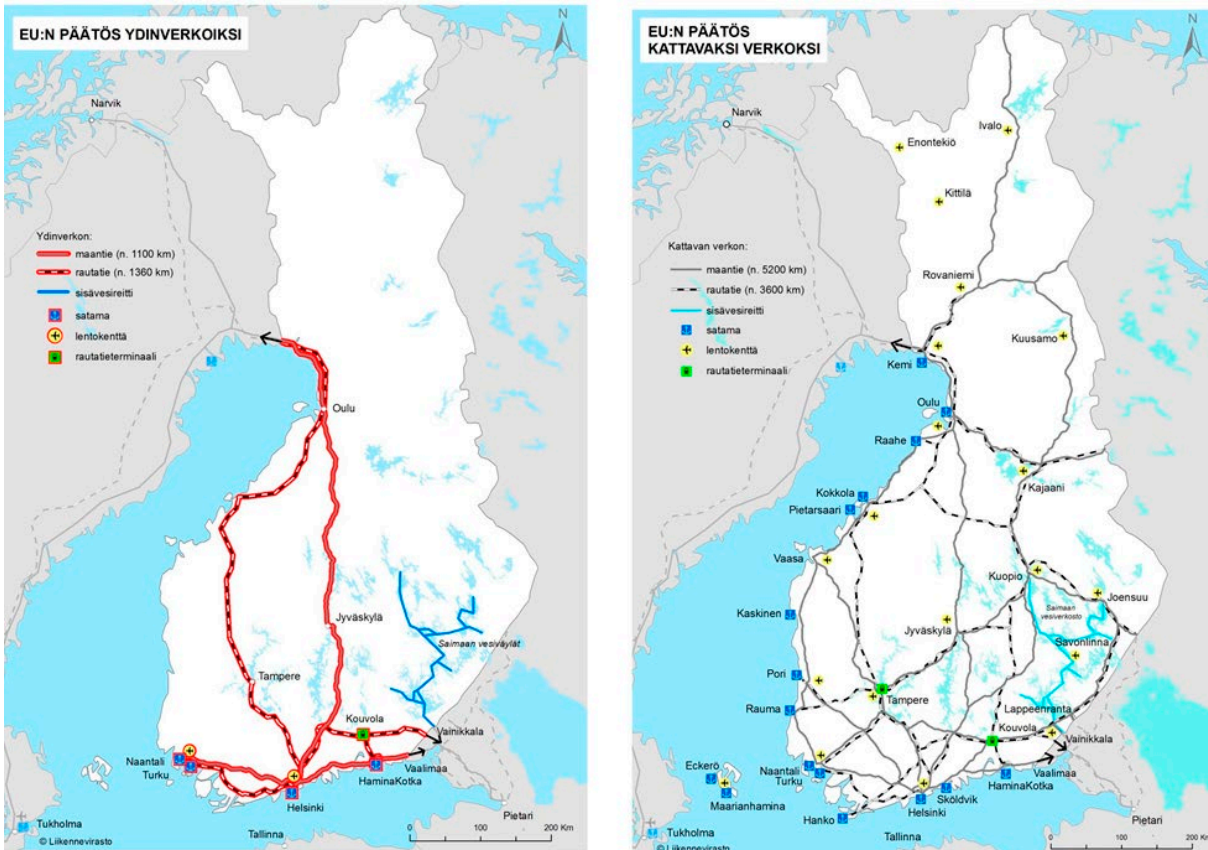
Maanteiden pääväyliksi on määritelty tiet, joiden KVL on yli 6000 henkilöautoa ja yli 600 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa. Näiden kriteerien muodostaman verkon lisäksi maanteiden pääväyläverkkoon kuuluu liikennemääräkriteerit alittavia yhteysvälejä, jotta taataan alueellinen ja kansainvälinen yhdistävyys ja verkostomaisuus. Pääväyläasetus määrittelee myös pääväyliä palvelutasoa. Maanteiden pääväyliä ympärivuotinen korkeatasoinen kunnossapito asetetaan etusijalle niin henkilöliikenteen kuin tavaraliikenteen sujuvuuden vuoksi.



Kuva 2–2. Maanteiden pääväylät, Väylävirasto



Kansallisen tieluokituksen lisäksi päätiet luokitellaan kansainvälisellä tasolla. Osa pääteistä kuuluu Eurooppa-tieverkostoon (E-tiet) ja osa kuuluu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (TEN-T-verkko). E-tiet on määritelty AGR-sopimuksella vuonna 1975, ja suunnittelualueella tähän verkkoon kuuluvat tiet ovat Vt 1 (E18), Vt 3 (E12), Vt 4 (E75) ja Vt 7 (E18). TEN-T verkosto koostuu vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta sekä vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta. Nykyiseen TEN-T ydinverkkoon kuuluvat suunnittelu-alueella Vt 1, Vt 4, Vt 7 sekä Kt 50 (Kehä III). Kattavaan verkkoon suunnittelualueella kuuluvat ydinverkon lisäksi Vt 2, Vt 3, Vt 5, Vt 6, Vt 10 välillä Hämeenlinna-Tuulos sekä Vt 12 välillä Tuulos-Kouvola.

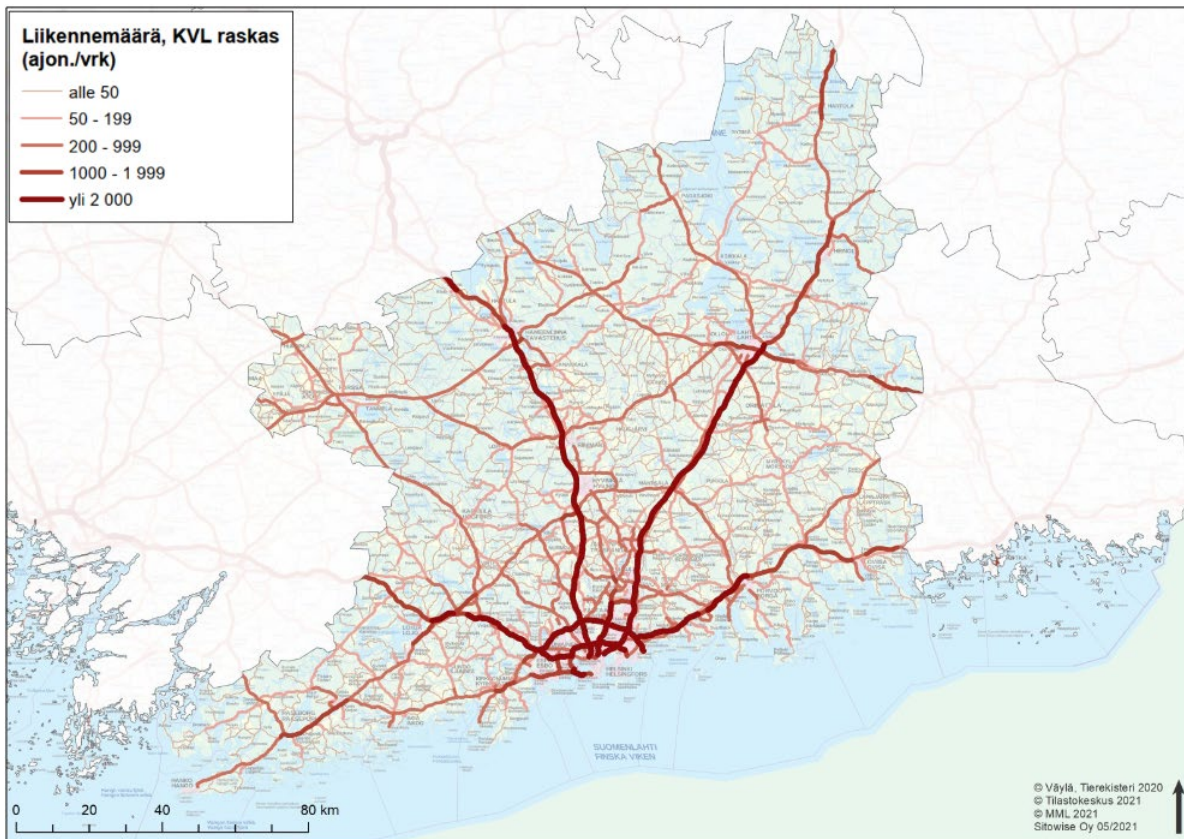


Kuva 2–3. TEN-T Ydinverkko ja kattava verkko Suomessa, Väylävirasto

### 2.1.3 Raskaan liikenteen määrät ja liikenteen kasvu

Raskaan liikenteen tärkeimmät väylät suunnittelualueella (Judenmaan ELY-keskuksen alueella) ovat Kehä III ja siihen liittyvät valtatie. Kehä III:n vilkkaimmalla jaksolla (Vt3–Kt45) KVL nousee yli 7500 raskaaseen ajoneuvoon. Tämä on huomattavasti korkeampi määrä kuin muualla maassa. Alueen vilkkaimmin liikennöidyt valtatie ovat Vt 1, Vt 3, Vt 4 ja Vt 7. Kuvaan 2–4 on kuvattu raskaan liikenteen määrät (KVL) Etelä-Suomessa vuonna 2019.

Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry on suorittanut säännöllisesti raskaan liikenteen laskentoja Suomen pää-tieverkolla. Laskennoissa on seurattu ulkomaalaisten ajoneuvojen osuutta liikenteestä. Laskentojen mukaan ulkomaalaisten ajoneuvojen osuus kaikesta kuorma-autoliikenteestä on kasvanut merkittävästi 2000-luvulla: vuonna 2010 ulkomaalaisten kuorma-autojen osuus oli noin 7 %, vuonna 2021 jo lähes 13 %. Vuonna 2019 Suomen kuorma-autokanta oli noin 95 000 ajoneuvoa.



Kuva 2–4. Raskaan liikenteen KVL (ajon./vrk) Etelä-Suomessa vuonna 2019, (Elinkeinoelämän tarpeet Uudenmaan ELY-keskuksen alueen maantieverkolla, Uudenmaan ELY-keskus 9.12.2021.)

Valtakunnallisen liikenne-ennusteen (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018) mukaan tavaraliikenteen kotimaan kuljetussuoritteiden (tonnikilometrit; ei sisällä ulkomaankaupan meriliikennettä ja transitoliikennettä) arvioidaan kasvavan vuoden 2017 tasosta noin 18 %:a vuoteen 2030 mennessä, jonka jälkeen kuljetussuoritteiden arvioidaan kääntyvän laskuun. Syynä ennustettuun kehitykseen ovat mm. teollisuuden tuotantorakenteessa tapahtuvat muutokset ja tuotteiden jalostusasteen kasvu. Tiekuljetusten markkinaosuuden arvioidaan nousevan vuoden 2017 noin 72 %:sta noin 76 %:iin vuoteen 2050 mennessä ja rautatiekuljetusten vastaavasti vähenevän noin 22 %:sta noin 19 %:iin. Valtakunnallinen liikenne-ennuste toteaa myös, että rautatiekuljetusten markkinaosuuden laskua selittävät mm. kuorma-autojen suurimman sallitun massan nosto 76 tonniin vuonna 2013 sekä rautatiekuljetusten tarjonnan supistuminen ainoastaan yli 10 vaunun vaunuryhmäkuljetuksiin ja kokojunakuljetuksiin.

Suurempien ajoneuvoyhdistelmien käyttö kuljetuksissa tuo merkittävää hyötyä erityisesti merikonttien kuljetuksessa, kappale-tavaraliikenteessä ja elintarvik kuljetuksissa. Suurempi kuljetuskapasiteetti pienentää energiankulutusta kuljetettuun hyötykuormaan nähden. Tämä tarkoittaa kustannussäästöjä sekä ympäristöystävällisempiä kuljetuksia päästöjen vähentyessä kuljetettavaa tonnia kohti. Ajoneuvoyhdistelmien kasvu parantaa myös hyötykuorman suhdetta kokonaisuudessaan nähden, jolloin tierasitukset laskevat ajoneuvojen suuremmasta massasta huolimatta. Suuremmat ajoneuvoyhdistelmät vaikuttavat positiivisesti myös liikenneturvallisuuteen, sillä sama tavaramäärä kulkee pienemmällä ajoneuvomäärällä, todetaan Traficomien selvityksessä HCT-liikenteen kesäkuusi 2017.

Tämä ajoneuvoyhdistelmien koon kasvu näkyy myös valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa: Ajoneuvoyhdistelmien suurempien mittojen ja keskimääräisen kuorman painon kasvun on arvioitu vähentävän raskaiden ajoneuvojen liikennesuoritteita 5 %:a vuoteen 2030 mennessä niillä toimialoilla, joiden kuljetuksissa suurempia ajoneuvoja voidaan hyödyntää. Yksikkökuljetukset, kuten elintarvikkeet, ovat hyvä esimerkki näistä kuljetuksista.

Valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa on esitetty maakunta- ja tieluokkakohtaiset kasvukertoimet eri ajoneuvo-tyypeille vuosille 2017–2030, 2017–2040 ja 2017–2050. Lisäksi vastaavat kertoimet on esitetty päätieverkon vilkkaimmille yhteysväleille erikseen. Uudenmaan ELY-keskuksen alueelle sijoittuvien väylien kasvukertoimien kooste on esitetty taulukossa 2-1. Raskaan liikenteen suoritteet on eritelty linja-autojen ja ilman perävaunua olevien kuorma-autojen (kaip, kuorma-auto ilman perävaunua) ennusteeseen sekä ajoneuvoyhdistelmien (kapp, kuorma-auto + puoliperävaunu ja kavp, kuorma-auto + varsinainen perävaunu) ennusteeseen. Raskaan liikenteen ennustettu kasvu noudattaa bruttokansantuotteen kehitystä, mutta teollisuuden tuotantorakenteen ennustetut muutokset kääntävät kasvun vähäiseksi laskuksi vuoden 2040 jälkeen. Raskaiden yhdistelmäajoneuvojen kasvu painottuu pääteille ja se jakaantuu tasaisemmin eri maakunnille kuin muun kuorma-autoliikenteen kasvu.

Taulukko 2–1. Liikenteen kasvukertoimet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella, (Valtakunnalliset liikenne-ennusteet, Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018)

<b>Liikenteen kasvukertoimet Uudenmaan ELY-keskuksen alueella</b>			
	2017–2030	2017–2040	2017–2050
<b>Liikenteen kasvukertoimet päätieverkon vilkkaimmille yhteysväleille</b>			
Keskiarvo	1,224	1,283	1,269
<b>Raskas liikenne (linja-autot, kuorma-autot ilman perävaunua)</b>			
Valtatiet	1,237	1,288	1,280
Kantatiet	1,248	1,307	1,304
<b>Raskas liikenne (ajoneuvoyhdistelmät)</b>			
Valtatiet	1,213	1,290	1,273
Kantatiet	1,179	1,240	1,226

## 2.1.4 Raskaiden ajoneuvojen mitat

Raskaiden ajoneuvojen tekniset vaatimukset on säädetty pääosin EU-tasolla, mutta myös kansalliset säädökset ovat merkittävässä roolissa. Kansalliset säädökset koskevat esimerkiksi ajoneuvojen käyttöä teillä, rekisteröintiä, katsastusta sekä verotusta. Nämä säädökset määräävät myös ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimmat sallitut mitat ja massat, jotka on kuvattu tieliikennelaissa ja sen liitteissä.

Tieliikennelaissa määritetty suurimmat ajoneuvojen mitat. Suurin sallittu auton ja perävaunun korkeus on 4,40 metriä. Mitta ei saa ylittyä ajoneuvon ollessa kuormaamaton tai akselinnostolaite yläasennossa. Ajoneuvojen suurin sallittu leveys on 2,60 metriä. Ajoneuvoyhdistelmien pituudet vaihtelevat yhdistelmään kytketyistä perävaunuista riippuen, mutta mitoituksissa on syytä ottaa huomioon pisin mahdollinen yhdistelmä, jonka pituus on 34,50 metriä. Liikenteessä HCT-ajoneuvoyhdistelmän tunnistaa PITKÄ-kylistä, joka vaaditaan yli 28 metriä pitkältä ajoneuvoyhdistelmältä. Enintään 25,25 metriä pitkissä yhdistelmissä ei saa olla kilpeä, ja 25,26–27,99 metriä pitkissä yhdistelmissä kilpi on vapaaehtoinen. Mittarajat ylittävät kuljetukset ovat erikoiskuljetuksia. Kuljetusten mitat perustuvat Suomessa pääosin kansallisiin säädöksiin, ja ns. EU-mittaiset kuljetukset ovat yleensä konttikuljetuksia.

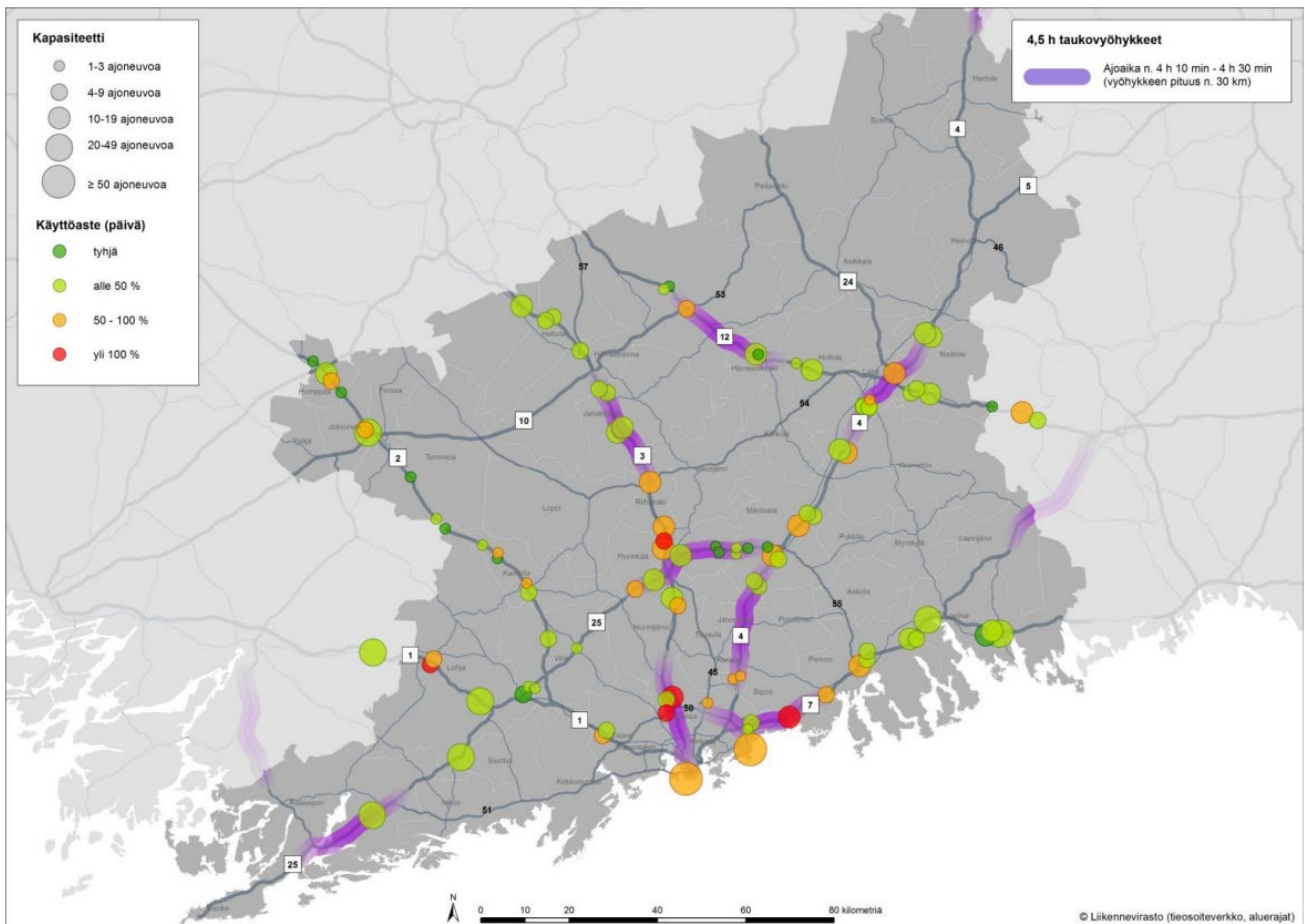
Enimmäismassat vaihtelevat mm. akselimäärän, akselien keskinäisen etäisyyden, jousituksen ja yhdistelmän koostumuksen perusteella. Ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu massa on 76 tonnia.



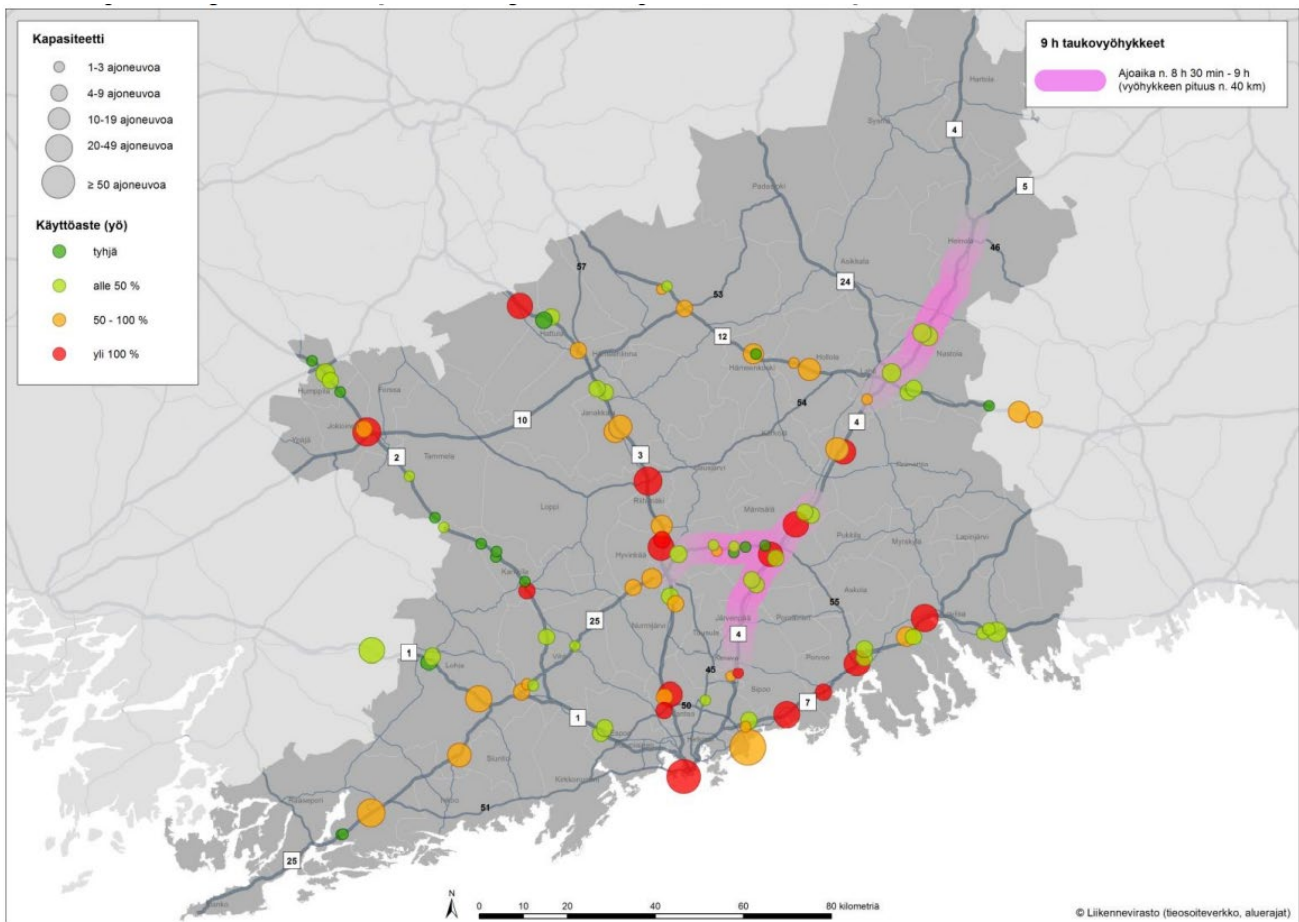
## 2.1.5 Tunnistetut solmupisteet ja taukovyöhykkeet

Suunnittelualueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittäviä logistiikan solmukohtia, kuten Sköldvikin (Kilpilahden) satama Porvoossa, Helsingin satama, Hangon satama sekä Helsinki-Vantaan lentoasema. Alueen pienemmät satamat sijaitsevat Inkoossa, Kirkkonummen Kantvikissa sekä Loviisassa. Suunnittelualueella sijaitsee myös merkittäviä logistiikkakeskuksia, kuten esimerkiksi Postin, S-ryhmän ja Keskon logistiikkakeskukset.

Tarkastelualueella on useita runkokuljetusten taukovyöhykkeitä. Raskaan liikenteen ajoaikasäädösten mukaan raskaan liikenteen on pidettävä tauko 4,5 tunnin ja 9 tunnin ajon jälkeen. Näille taukovyöhykkeille sijoittuu muualta maasta saapuva raskas liikenne, ja taukovyöhykkeillä erityisesti ajoaikaan kohdistuva valvonta voi olla tarpeellista. Kuvissa 2–5 ja 2–6 on esitetty 4,5 tunnin ja 9 tunnin taukovyöhykkeet sekä taukopaikkojen käyttöasteet päivällä.



Kuva 2–5. Raskaan liikenteen 4,5 tunnin taukovyöhykkeet tarkastelualueella, Uudenmaan ELY-keskus



Kuva 2–6. Raskaan liikenteen 9 tunnin taukovolyhykkeet tarkastelualueella, Uudenmaan ELY-keskus

## 2.1.6 Valvontatarpeet ja ennakoitujen muutokset

Yhtenä raskaan liikenteen valvonnan tulevaisuudennäkymänä on keskittyminen erityisesti päästövalvontaan. Päästövalvonta voi olla hidasta, sillä päästömittauksia manipuloivien laitteiden löytäminen voi viedä jopa muutamman tunnin. Pitkäkestoisissa tarkastuksissa valvontapaikkojen koon merkitys korostuu, sillä varsinkaan pienemmillä valvontapaikoilla ei voida ohjata useita ajoneuvoja kerrallaan.

EU:n ajoneuvodirektiivin mukaisesti raskaiden ajoneuvojen painonvalvonta tuli pakolliseksi toukokuussa 2021, ja tätä valvontaa suoritetaan siltoihin asennettavilla siirrettävillä laitteilla. Tämä vähentää tarvetta suorittaa painoon liittyviä tarkastuksia valvontapaikoilla. Vaakojen sijoittaminen siltoihin etenee tästä selvityksestä erillisenä asiana.

Valvontaan käytettäviä henkilöresursseja voidaan säästää, jos valvontapisteille rakennetaan mahdollisuus ohjata ajoneuvot sivuun vaihtuvilla opasteilla perinteisen poliisin ohjauksen sijaan. Optimaalisessa järjestelyssä tarvittaisiin vain yksi henkilö ohjaamaan liikennettä. Haastatteluissa pohdittiin myös mahdollisuutta hyödyntää kelikame-roita ja/tai LAM-pisteitä valvottavien ajoneuvojen valinnassa, mutta tietävästi tällä hetkellä se ei ole mahdollista. Asiaa voidaan selvittää myöhemmin.

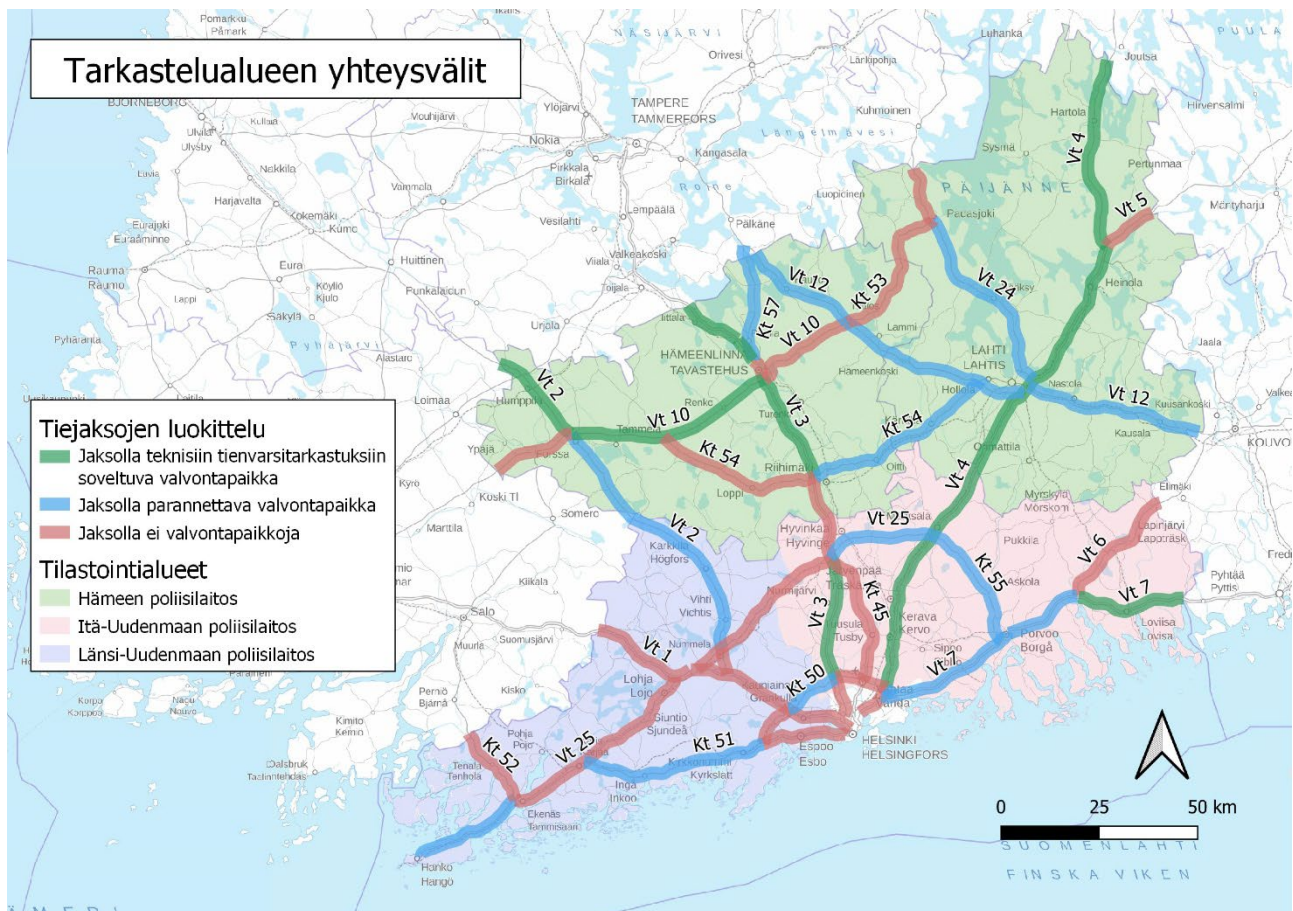
## 2.2 Valvontapaikat pääteillä

Valvontapaikkojen nykytilannetta kartoitettiin haastatteleamalla poliisin edustajia. Haastateltavat olivat liikenteen valvontaa suorittavia poliiseja tarkastelualueen kaikista poliisilaitoksista (Länsi-Uusimaa, Itä-Uusimaa, Hämeen poliisilaitos). Lisäksi haastateltiin poliisihallituksen edustajaa sekä SKAL:n edustajia. Haastatteluissa saadut tiedot nykyisistä valvontapaikoista ja niiden ominaisuuksista koottiin toimenpideohjelman pohjaksi.

Nykyisiä valvontapaikkoja sijaitsee koko tarkastelualueella. Valvontapaikkoja on sekä kantateillä että valtateillä. Valvontapaikat sijaitsevat pääosin hieman suurempien solmukohtien ulkopuolella. Valvontapaikat jakautuvat kolmen maakunnan alueelle. Uudenmaan alueella on raskaan liikenteen valvontapaikoiksi soveltuvien alueiden puuttuminen useilta vilkasliikenteisiltä raskaan liikenteen reiteiltä. Suurin osa nykyisistä, hyvätasoisista valvontapaikoista sijaitsee joko Päijät-Hämeen tai Kanta-Hämeen puolella. Erityisesti Länsi-Uudenmaan poliisilaitoksen alueella valvontaan sopivia alueita on vähän.

Tarkastelualueella sijaitsee nykytilassa kymmeniä erilaisia paikkoja, joilla valvontaa suoritetaan. Valvontaa tehdään eniten levähdys- ja pysäköintialueilla, mutta jonkin verran myös linja-autopysäkeillä, erikoiskuljetusrampeilla tai hiljaisilla kaduilla lähellä päätietä. Alueella on myös mutamia varta vasten valvontatarkoitukseen rakennettuja alueita.

Tyypilliset puutteet nykyisillä valvontapaikoilla ovat liian vähäinen tila sekä pituus- että leveysuunnassa, paikalla sijaitseva kahvilatoiminta sekä rakenteellisen erottelun puuttumisesta johtuvat turvallisuusongelmat. Kahvilatoiminta on ongelmallista siksi, että yrittäjät kokevat poliisin suorittaman valvonnan haittaavan liiketoimintaa.



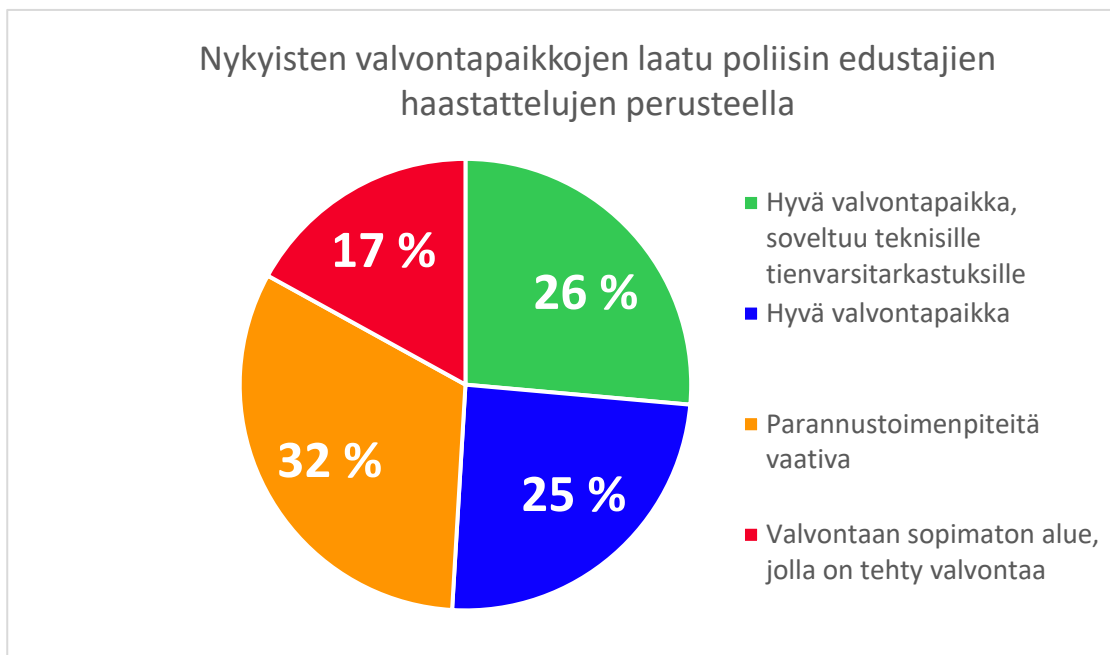
Kuva 2-7. Tarkastelujaksot ja arvio niiden valvontapaikkojen nykytilanteesta muodostettiin poliisin edustajien haastattelujen perusteella.

Nykytilanteen analyysia varten alueen päätiet jaettiin tarkastelujaksoihin, ja valvontapaikkatilannetta arvioitiin kunkin jakson kohdalla erikseen (kuva 2–7).

Nykytilanteessa kattavimmat ja laadullisesti parhaat valvontajaksot sijaitsevat valtatiellä 2 välillä Forssa–Murto, valtatiellä 3 välillä Riihimäki–Iittala, valtatiellä 4 väleillä Kehä III–Mäntsälä ja Lahti–Joutsa, valtatiellä 7 välillä Koskenkylä–Pyhtää ja valtatiellä 10 välillä Forssa–Hämeenlinna.

Tarkastelualueella on useita jaksoja, joilta valvontamahdollisuudet puuttuvat kokonaan. Näitä ovat esimerkiksi valtatie 1, valtatie 25 välillä Tammisaari–Hyvinkää sekä kehä III (kt 50) lähes kokonaan. Muut jaksot, joilla ei ole valvontapaikkaa, sijaitsevat valtateilla 3, 5, 6, 10 ja 24 sekä kantateilla 45, 51, 52, 53 ja 54. Puutteita on kaikilla tarkastelualueen poliisialueilla.

Tarkastelualueella myös valvontaan käytettyjä, mutta siihen heikosti soveltuvia paikkoja. Heikko soveltuvuus valvontaan johtuu esimerkiksi samalla paikalla olevasta kahvilatoiminnasta, sillä yrittäjät kokevat valvonnan haittaavan liiketoimintaa. Samaan ryhmään kuuluvat myös liikennepalveluasemien piha-alueet, joita toisinaan käytetään valvontaan. Näitä valvontaan käytettyjä, mutta valvontaan heikosti soveltuvia valvontapaikkoja sijaitsee valtateilla 1, 2, 3, 4, 12 ja 25.



Kuva 2–8. Nykyisten valvontapaikkojen laatu poliisin edustajien haastattelujen perusteella.

## 2.3 Valvontapaikkojen tekniset ominaisuudet

Nykyisellään päätieverkolla on vain muutamia nimenomaan valvontapaikaksi suunniteltuja kohteita. Ohjausryhmän haastatteluissa kävi ilmi, että valvontaa suoritetaan esimerkiksi levähdyspaikoilla, huoltoasemien parkkipaikoilla ja linja-autopysäkeillä. Selvästi erillään päätiestä sijaitsevia alueita, esimerkiksi isojen huoltoasemien pysäköintialueita, ei voi käyttää valvontaan, sillä ajoneuvot tulisi saattaa päätieltä alueelle ja sieltä pois, mikä sitoo resursseja valvonnalta. Valvontaa ei myöskään voida suorittaa yksityisen omistamalla alueella.

Valvontapaikka ei ole sama asia kuin lepoalue, sillä valvonta- ja taukopaikkojen tarpeet eroavat toisistaan. Valvonnan suorittaminen taukopaikalla, jolla sijaitsee kahvila, aiheuttaa ristiriitoja kahvilanpitäjien kanssa. Valvontatoiminta häiritsee kahvilatoimintaa, sillä valvonta vie tilaa pysäköinniltä ja yrittäjät kokevat, että poliisin läsnäolo karkottaa potentiaalisia asiakkaita.





Kuva 2–9. Sysmän Onkiniemessä valtatiellä 4 sijaitseva raskaan liikenteen valvontapaikka on rakennettu nimenomaan valvontaa varten. Se on mahdollista sulkea porteilla, eikä sitä ole tarkoitus käyttää pysäköintialueena. (Kuva: Piritta Laitakari)

Valvontapaikkojen tulee olla kooltaan riittävän suuria, jotta yhdellä valvontapaikalla voidaan suorittaa tarkastus useammalle ajoneuvolle kerrallaan. Haastateltavat kertoivat, että mikäli raskaan liikenteen valvontaa hoidetaan paikassa, jossa pystytään pysäyttämään vain yksi ajoneuvo (esim. linja-autopysäkki), ohi saattaa ajaa useampi tarkastusta vaatinut ajoneuvo. Tilanpuutteen takia näitä ajoneuvoja ei kuitenkaan pystytä pysäyttämään.

Valvontapaikkojen geometrian tulee olla laadukas. Esimerkiksi jarrudynamometri ja punnitseminen vaativat tasaisen kovan alustan (asfalttipinnoitus). Muut valvontatoiminnot onnistuvat pienestä epätasaisuudesta tai kallistuksesta huolimatta.

Valvontapaikan leveys vaikuttaa myös liikenneturvallisuuteen ja työturvallisuuteen. Mikäli valvontapaikan ympärillä ei ole tilaa, valvontaa suorittava henkilö voi joutua turhan lähelle tieliikennettä, jolloin onnettomuusriski kasvaa. Valvonta-alue olisikin hyvä erottaa päätiestä välikaistalla, mikäli mahdollista.

Myös tiegeometrialla valvontapaikan ympäristössä on merkitystä. Liittymien näkemien on oltava riittävän hyvät, jotta ajoneuvon pysäyttämisestä ja liikkeellelähdestä ei aiheudu vaaratilanteita. Epäsuotuisa geometria vaikuttaa myös paikan käyttötaajuuteen: esimerkiksi pituusgeometrialtaan huonossa tien kohdassa sijaitsevaa levikettä käytetään valvontaan vain harvoin, sillä erityisesti talvisin raskaiden ajoneuvojen liikennelähtö ylämäkeen voi olla haastavaa. Valvontapaikat tulisi sijoittaa mieluiten 80 km/h tai sitä alhaisemman nopeusrajoituksen alueelle.

Eräs valvontapaikkojen tunnistettu ongelma on myös toispuoleisuus. Osa nykyisistä valvontapaikoista palvelee vain toiseen suuntaan suoritettavaa valvontaa. Toispuoleisuus aiheuttaa ongelman myös niissä tapauksissa, joissa valvontaa suoritetaan samalla alueella molempiin suuntiin ja liittyminen liikenteen sekaan täytyy tehdä vastaantulevien kaista ylittäen.

## 2.4 Tunnistetut kehittämistarpeet

Valvontapaikkaverkkoa tulisi kehittää sekä lisäämällä valvontapaikkojen määrää että kehittämällä nykyisiä, jo olemassa olevia valvontapaikkoja, esimerkiksi valvontaan soveltuvia levähdysalueita. Valvontapaikkoja tulisi lisätä erityisesti teillä, joilla on paljon raskasta liikennettä. Tarve uusille valvontapaikoille on erityisesti pääkaupunkiseudulla Kehä III:n varrella, mutta tilan löytäminen valvonta-alueelle Kehä III:n yhteydestä on erittäin haastavaa. Valvontapaikkatarpeita on myös muilla alueen päätteillä.

Työn kuluessa keskusteltiin useaan otteeseen siitä, tulisiko valvontapaikkaverkkoa kehittäessä rakentaa nimenomaan valvontaan suunniteltuja paikkoja, vai tulisiko pyrkiä yhdistämään samoille alueille muita toimintoja. Kustannuskulmasta on järkevää yhdistää useita toimintoja samalle alueelle, jolloin yksi päätien varteen sijoittuva alue mahdollistaisi sekä lakisääteisten taukojen pitämisen että raskaan liikenteen valvonnan suorittamisen. Jos tilaa on tarpeeksi, valvonta-alue olisi mahdollista rakentaa pysäköintialueesta erillisenä, mutta samojen liittymäjärjestelyjen yhteyteen.

Valvontapaikkoja tarvitaan etenkin päätieverkolle, mutta rinnakkaistieverkkoa ei saa unohtaa suunnittelussa. Mikäli valvontaa suoritetaan pelkästään päätieverkolla, valvontapaikat on mahdollista ohittaa rinnakkaistieverkon kautta kiertämällä. Näin ollen olisi hyvä, jos rinnakkaistiellä olisi mahdollisuus pienimuotoiseen valvontaan samalla osuudella kuin päätiellä. Valvontatarvetta esiintyy myös alemmalla tieverkolla ja katuverkolla, mm. huolintaliikkeiden ja soranottoapaikkojen läheisyydessä. Tarve valvonnalle määräytyy raskaan liikenteen määrän ja laadun mukaan, ei tieluokan perusteella.

Nykyisiä valvontapaikkoja tulisi mahdollisuuksien mukaan laajentaa kasvattamalla niiden pituutta ja leveyttä. Nykyisten paikkojen parantamisessa tulee ottaa huomioon niiden soveltuvuus valvontaan, eli esimerkiksi nykyisten kahviloiden yhteydessä olevien valvontatoiminnassa käytettyjen paikkojen parantamista tulee tarkastella kriittisesti. Toimivaksi ratkaisuksi arvioitiin erillisen valvonta-alueen rakentaminen tällaisen levähdysalueen yhteyteen, mikäli tilaa on riittävästi käytettävissä. Valvontapaikkoja suurentaessa myös liittymäjärjestelyihin on syytä panostaa, jotta valvontapaikalle ajaminen ja sieltä poistuminen on sujuvaa sekä turvallista.

Valvontapaikkojen turvallisuutta voidaan parantaa myös valaisemalla valvontapaikkoja. Riittävä valaistus takaa työturvallisuuden alueella työskentelevillä, sekä helpottaa pimeänä aikana suoritettavia tarkastuksia. Valaistus voi olla tarpeen mukaan päälle kytkettävä.

Talvisin suoritettavaa valvontaa voitaisiin helpottaa parantamalla nykyisten valvontapaikkojen talvikunnossapitoa. Poliisi voi tarvittaessa pyytää kunnossapitoa auraamaan valvontapaikan. Talvivalvontaa voitaisiin mahdollisesti helpottaa myös rakentamalla valvontapaikoille kylmiä halleja, joissa valvontatoimintapiteet suoritetaan suojassa säältä. Tällaisten rakennelmien sijoittamiseen tiealueelle liittyy selvitettäviä kysymyksiä, joita ei ole ratkottu tämän selvityksen yhteydessä.

Valvontapaikkojen toteutusvastuuta ja rahoituksen järjestämistä olisi hyvä selkeyttää. Valvontapaikkojen rakentamiselle tai suunnittelulle ei ole erillishoitoa eikä selkeitä menettelytapoja, vaan suunnittelu ja toteutus tapahtuu yleensä tiehankkeiden yhteydessä. Valvontapaikat saatetaan jättää pois vielä toteutusvaiheessa, jos hankkeen kustannukset nousevat, mikä tekee niiden toteutumisesta epävarmaa.

# 3 Valvontapaikkojen sijoittelu ja mitoitus

## 3.1 Valvontapaikkaverkko

Työssä käytiin läpi valvontapaikkojen tarpeeseen liittyviä tekijöitä ja pyrittiin muodostamaan kriteerejä, joiden perusteella voidaan arvioida, onko tiejaksolla tarve valvontapaikalle. Koska pääteiden ominaisuudet vaihtelevat, päädyttiin selvityksessä siihen, että yleispäteviä kriteerejä (esimerkiksi valvontapaikkojen välimatkaa) ei voida määrittää.

Hyvänä lähtökohtana valvontapaikkojen verkolliselle sijoittelulle voidaan pitää raskaan liikenteen määrää: vilkkaimilla yhteysväleillä tarvitaan laadukkaat ja riittävän laajat valvontapaikat, kun taas vähäisemmällä raskaan liikenteen määrällä valvontaan riittää pienempi alue. Laadukkaiden ja laajojen valvonta-alueiden lisäksi tulisi tieverkolla olla säännöllisesti pienempiä paikkoja, jotka mahdollistavat yhden raskaan ajoneuvon pysäyttämisen tarkastusta varten.

Etenkin pitkillä yhteysväleillä valvontapaikkoja tulisi olla säännöllisin välein. Työssä ei määritelty minimimatkaa, sillä yleispätevää kilometrilukemaa ei voida antaa. Valvontapaikkojen sopiva etäisyys riippuu mm. tieverkon kokonaisuudesta ja liittymien sijainnista sekä liikennevirtojen suuntautumisesta.



Kuva 3–1. Valvontapaikkoja tulisi sijoittaa erityisesti niille tieosuuksille, joilla on paljon raskasta liikennettä. Kuvassa Hangon satamaan suuntaava liikennettä valtatiellä 25. (Kuva: Piritta Laitakari)



## 3.2 Valvontapaikkojen sijainti maantiellä ja edellytykset valvontapaikan rakentamiselle

### 3.2.1 Valvontapaikan sijainti

Valvontapaikan käytön tulisi olla mahdollisimman sujuvaa sekä valvojalle että valvottavalle niin, että pitkät ajattamiset valvontapaikoille voidaan välttää. Käytännössä valvontapaikan tulisi siis sijaita maantien varressa, joko tiealueella tai siihen liitettävissä olevalla alueella.

Molemmille ajosuunnille olisi hyvä olla oma valvontapaikka, jottei pysäytettävien ajoneuvojen tarvitse kääntyä vasemmalle. Paikat voivat, mutta niiden ei välttämättä tarvitse, sijaita kohdakkain. Olennaista on se, että molempiin suuntiin on mahdollista suorittaa liikenteen valvontaa. Jos kuitenkin päädytään tilanteeseen, jossa molempien suuntien liikenteen valvonta hoidetaan yhdellä alueella tien toisella puolella, on kiinnitettävä erityistä huomiota vasemmalle kääntymisen turvallisuuteen alueelle saavuttaessa ja sieltä poistuessa. Pääteillä voidaan tapauskohtaisesti harkita esimerkiksi väistötilan rakentamista sisäänajoliittymän kohdalle.

Valvontapaikalle ajamisen ja sieltä poistumisen tulisi olla raskaalle liikenteelle sujuvaa ja turvallista. Poliisin työturvallisuuden kannalta valvontapaikka on suositeltavaa sijoittaa 80 km/h tai sitä alhaisemman nopeusrajoituksen alueelle. Aina tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, joten valvontapaikkoja voidaan tehdä myös 100 km/h -alueelle. Jos valvontapaikka rakennetaan jaksolle, jolla on 100 km/h:n -nopeusrajoitus, on alueelle järjestettävä erityisen hyvät liittymäjärjestelyt, joilla taataan järjestelyn turvallisuus. Valvontapaikkojen läheisyydessä voidaan lisäksi harkita nopeusrajoituksen tilapäistä alentamista sekä muuta liikenteen varoittamista valvonnan ajaksi.

Valvontapaikka sijoitetaan sellaiselle paikalle, että voidaan varmistaa riittävien näkemien toteutuminen sekä poliisin pysäytystoiminnan että alueelle ajamisen ja sieltä poistumisen kannalta (päätokeksenäkemän ohjearvo).



Kuva 3–2. Raskasta liikennettä valtatiellä 6. (Kuva: Juha Vehmas)



### 3.2.2 Valvontapaikkojen ja levähdysalueiden yhdistäminen

Valvontapaikkojen ja levähdyspaikkojen yhdistäminen on mahdollista tietyillä edellytyksillä. Resurssinäkökulmasta toimintojen yhdistäminen samojen liittymäjärjestelyjen varaan on suositeltavaa. Valvonnan ja levähdysalueen tarpeet ovat kuitenkin osittain erilaiset, sillä valvontapaikan on hyvä olla tien välittömässä läheisyydessä, kun taas levähdysalueella arvostetaan rauhallista ympäristöä, jolloin sen olisi hyvä sijaita hieman kauempana tiestä. Ero sijainnissa ei kuitenkaan ole iso. Valvontapaikkoja voidaan käyttää kuljettajien taukopaikkoina valvontatoiminnan ulkopuolella. Valvontapaikkoja ei tule käyttää pitkäaikaiseen tavaransäilytykseen, esim. puunkuormausalueena.

Palvelut ovat levähdysalueella kysytyjä, mutta valvonnan kannalta yritystoiminta on koettu ongelmalliseksi. Pääsääntöisesti tulisi pyrkiä välttämään yritystoiminnan sijoittumista alueelle, jota käytetään raskaan liikenteen valvontaan, sillä yrittäjät kokevat valvonnan haittaavan liiketoimintaa. Yritystoiminta ei kuitenkaan estä valvontaa, ja on hyvä muistaa, että valvonnasta aiheutuva haitta on tilapäistä ja satunnaista.

Jos valvontakäyttöön rakennettavalle uudelle tai merkittävästi parannettavalle alueelle sijoittuu yritystoimintaa, tulisi valvontaan käytettävä alue erotella yritystoimintaan käytetystä alueesta. Erottelu on tärkeää myös valvonnan suorittajan työturvallisuuden takia.

### 3.2.3 Valvontapaikan hyvä sijainti

Selvityksen yhteydessä listattiin valvontapaikan sijaintiin liittyviä tärkeitä tekijöitä:

- Valvontapaikkojen tulisi sijaita valvottavan tien varressa, joko tiealueella tai siihen liitettävissä olevalla alueella. Näin taataan, että valvontapaikkojen käyttö on mahdollisimman sujuvaa eikä sisällä pitkiä ajattamisia.
- Valvontapaikkoja ei tulisi rakentaa liittymien yhteyteen tai läheisyyteen siten, että niiden kiertäminen on helppoa.
- Alemmalla tieverkolla ajoneuvoja voidaan pysäyttää myös muille valvontaan sopiville alueille, esimerkiksi linja-autopysäkeille, kunhan varmistutaan muiden alueella liikkuvien turvallisuudesta.
  - o Pitkän ajoneuvon pysäyttämiseen tavallinen linja-autopysäkki on liian lyhyt, joten olisi hyvä, jos tieverkolla olisi säännöllisesti valvontaan soveltuvia tavallista pidempiä linja-autopysäkkejä.
- Valvontapaikalle ajamisen ja sieltä poistumisen tulee olla sujuvaa ja turvallista. Tämä on erityisen tärkeää 100 km/h -nopeusrajoitusalueilla, joilla olisi suositeltavaa toteuttaa riittävät erkanemis- ja kiihdytyskaistat. Lisäksi voidaan harkita myös nopeusrajoituksen tilapäistä alentamista sekä muuta liikenteen varoittamista valvonnan ajaksi.
- Haastatteluissa toivottiin valvontapaikkoja erityisesti suorille tieosuuksille, jotta näkemät olisivat kunnossa.
- Valvontapaikkojen tulisi sijaita suhteellisen tasaisella alueella, ei esimerkiksi mäen päällä tai juurella, jotta paluu liikennevirtaan olisi sujuvaa ja turvallista myös liukkaalla kelillä.

### 3.3 Valvontapaikkojen mitoitus ja suunnittelu

Valvontapaikkojen mitoitukselle on tässä selvityksessä määritetty kolme laatuluokkaa: tavoitetaso, perustaso ja minimitaso. Uusien valvontapaikkojen rakentamisessa tulisi pyrkiä tavoitetason mukaiseen laatutasoon etenkin niillä väylillä, joilla on paljon raskasta liikennettä. Perustason valvontapaikkamitoitusta hyödynnetään ensisijaisesti tilanteissa, joissa nykyisiä tauko- tai palvelualueita parannetaan valvontakäyttöön soveltuviksi alueiksi, ja alueen laajentamiseen käytettävissä oleva tila on rajallinen. Valvontapaikkaverkkoa täydennetään minimitason valvontapaikoilla, joita sijoitetaan isompien valvonta-alueiden välisille tiejaksoille sekä sellaisille alueille, joilta ei ole mahdollista löytää riittävää tilaa isommille valvontapaikoille (erityisesti Kehä III:n sisällä).



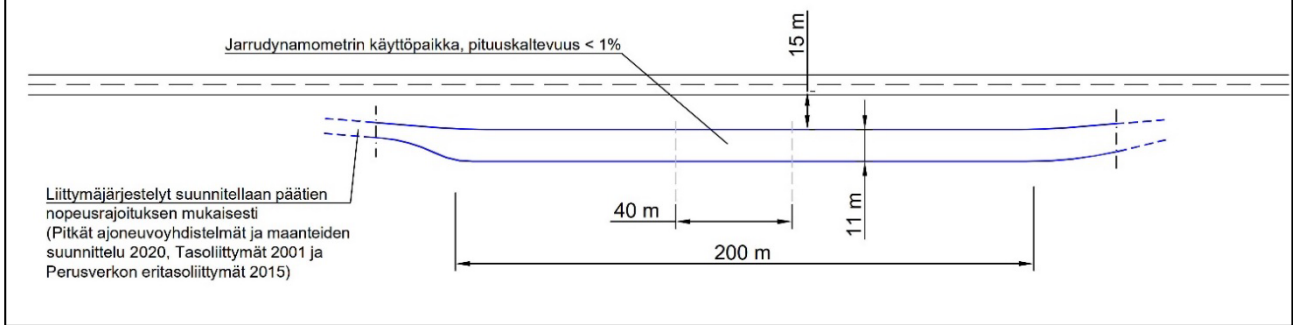
Kuva 3–3. Valvontapaikkojen mitoitusajoneuvo on HCT-yhdistelmä (pituus 34,5 m). (Kuva: Piritta Laitakari)

Valvontapaikkojen liittymien suunnittelussa ja mitoituksessa noudatetaan ohjetta *Pitkät ajoneuvoyhdistelmät ja maanteiden suunnittelu* (Väyläviraston ohjeita 22/2020). Mitoitusajoneuvona käytetään HCT-yhdistelmää. Erikoiskuljetusreiteillä voidaan ottaa huomioon myös erikoiskuljetusten valvonta, lähinnä valvonta-alueiden leveydessä.

**Tavoitetason (luokka 1)** valvontapaikoilla on hyvin tilaa teknisiin tienvarsitarkastuksiin, ajoneuvojen punnitukseen ja jarrudynamometrin käyttöön.

- Alueen pituus vähintään 200 m ja leveys vähintään 10,5 m, tai vaihtoehtoisesti pituus vähintään 150 m ja leveys 20 m.
- Punnitusalueilla ja jarrudynamometrin käyttöpaikoilla pituuskaltevuus  $\leq 1 \%$  ja sivukaltevuus  $\leq 2 \%$  vähintään 10 x 40 m kokoisella alueella.
- Valvontapaikka on rakenteellisesti erotettu ajoradasta.
- Liittymäjärjestelyt mitoitetaan maantien nopeusrajoituksen mukaan (ks. *Pitkät ajoneuvoyhdistelmät ja maanteiden suunnittelu 2020, Tasoliittymät 2001 ja Perusverkon eritasoliittymät 2015*).
  - o Näkemien tulisi olla ohjeen tasoa hyvä.
- Valvontapaikka on valaistu. Valaistus voi olla tarpeen mukaan päälle kytkettävissä.
- Mitoitusajoneuvo on HCT-yhdistelmä.

## Tavoitetaso

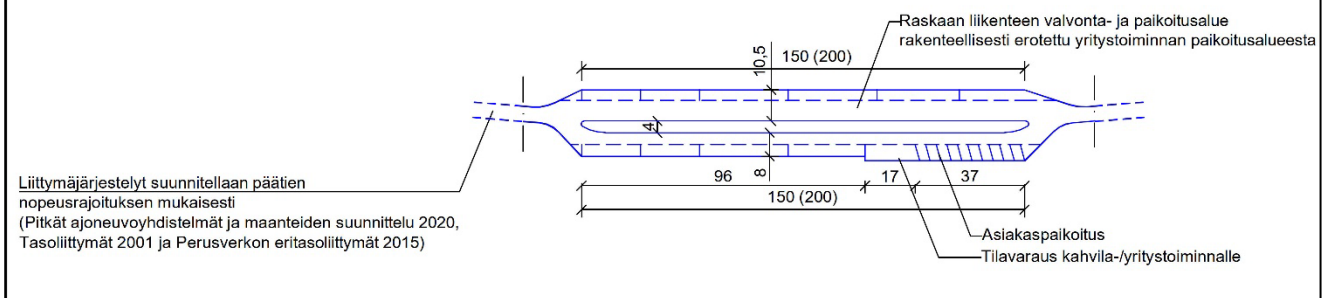


Kuva 3–4. Periaatekuva tavoitetason (luokka 1) valvontapaikasta.

**Valvontapaikan ja levähdysalueen** yhdistäminen on mahdollista, jos raskaan liikenteen valvontaan käytetty alue on rakenteellisesti erotettu levähdysalueesta ja alueen mahdollisesta yrittötoiminnasta.

- Valvonta-alueen ja liittymien mitoitus tavoite- tai perustason mukaisesti.
- Valvonta-alueen rakenteellinen erottelu sekä päätien ajoradasta että levähdysalueesta.

## Valvontapaikan ja levähdysalueen yhdistelmä

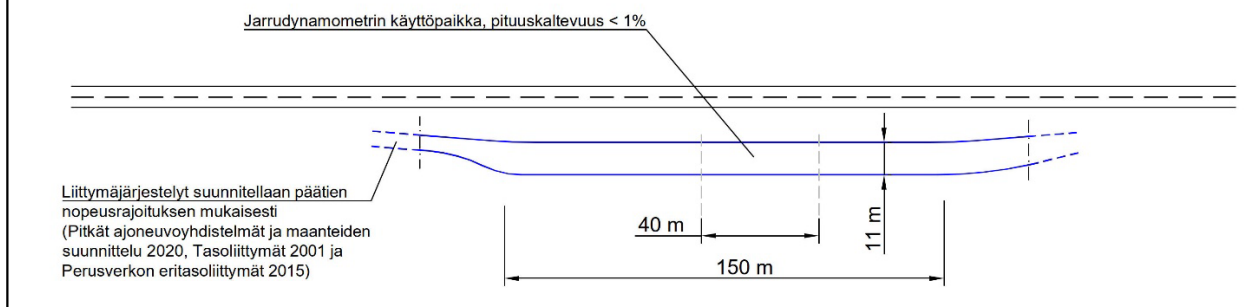


Kuva 1–5. Mitoitus esimerkki valvontapaikan ja levähdysalueen yhdistämisestä.

**Perustason (luokka 2)** valvontapaikoilla on riittävästi tilaa teknisiin tienvarsitarkastuksiin ja ajoneuvojen punnitukseen. Joillakin paikoilla myös jarrudynamometrin käyttö on mahdollista.

- Alueen pituus vähintään 150 m ja leveys 10,5 m tai pituus 100 m ja leveys 20 m.
- Punnitusalueilla ja jarrudynamometrin käyttöpaikoilla pituuskaltevuus  $\leq 1\%$  ja sivukaltevuus  $\leq 2\%$  vähintään 10 x 40 m kokoisella alueella.
- Rakenteellista erottelua suositellaan, mutta osa valvontapaikoista voi olla kiinni ajoradassa (ei kuitenkaan 100 km/h:n nopeusrajoitusalueella).
- Liittymäjärjestelyt mitoitetaan maantien nopeusrajoituksen mukaan (ks. *Pitkät ajoneuvoyhdistelmät ja maanteiden suunnittelu 2020, Tasoliittymät 2001 ja Perusverkon eritasoliittymät 2015*).
  - o Näkemien tulisi olla ohjeen tasoa hyvä.
- Mitoitusajoneuvo on HCT-yhdistelmä.

## Perustaso

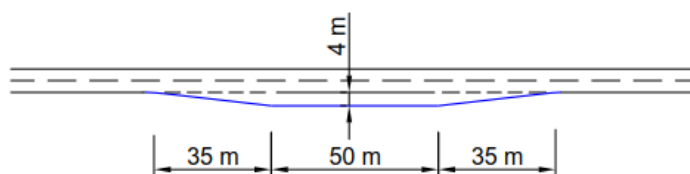


Kuva 3–6. Periaatekuva perustason (luokka 2) valvontapaikasta

**Minimimitoituksen (luokka 3)** mukaiset valvontapaikat mitoitetaan levikkeinä yhdelle HCT-ajoneuvolle ja poliisi-autolle.

- Ohjeellinen vähimmäiskoko minimimitoituksen mukaiselle valvontapaikalle on 50 m pysäytystila vähintään 3,5 m leveänä.
- Alku- ja loppuviisteet mitoitetaan nopeusrajoituksen ja ajouratarkasteluiden perusteella. Suunnittelussa voi soveltuvin osin hyödyntää linja-autopysäkkien suunnitteluohjeita.
- Mitoitusajoneuvo on HCT-yhdistelmä.
- Jos minimimitoituksen mukainen valvontapaikka sijoitetaan linja-autopysäkin yhteyteen, on varmistettava, että raskas liikenne voidaan pitää erillään suojaamattomista tienkäyttäjistä. Valvonta-alue sijoitetaan ajosuunnassa pysäkkialueen jälkeen.
  - o Tämä järjestely on mahdollinen poikkeustapauksissa ja vähäliikenteisten pysäkkien kohdalla.
- Jos tiehankkeiden yhteydessä poistetaan linja-autopysäkkejä, voidaan harkita niiden laajentamista minimitaso valvontapaikoiksi purkamisen sijaan.

## Minimimitoitus



Kuva 3–7. Periaatekuva minimimitoituksen (luokka 3) mukaisesta valvontapaikasta

Laadukkaaseen valvontapaikkaan liittyy mitoitustekijöiden lisäksi muita ominaisuuksia, joilla voidaan merkittävästi parantaa valvontatoiminnan sujuvuutta ja turvallisuutta:

- Rakenteellinen erottelu ajoradasta: Erittäin merkittävästi sekä valvojien että valvottavien turvallisuutta parantava tekijä. Kunnossapidon kannalta erottelun tulisi olla riittävän leveä, jotta talvikunnossapito voidaan toteuttaa tehokkaasti.
- Valaistus: Valvontapaikan valaistus voidaan toteuttaa joko jatkuvana tai tarpeen mukaan päälle kytkettävänä.



- Pistemäisesti alennettava nopeusrajoitus: Nopeusrajoituksen alentaminen valvontatoiminnan ajaksi parantaa valvonnan turvallisuutta ja sujuvuutta. Pistemäistä nopeusrajoituksen alentamista voidaan hyödyntää myös mm. tilanteissa, jossa käytettävissä oleva tila valvontapaikan rakentamiseen ei muutoin riittäisi maantien nopeusrajoituksen mukaiseen mitoitukseen.
- Kunnossapito: Valvontaan käytettävän alueen tulisi olla helposti kunnossapidettävissä ja alueen päällysteen tulisi olla ehjä ja tasainen. Tehokkaan kunnossapidon lisäksi valvontapaikka olisi hyvä varustaa hiekka-astialla.

Lisäksi valvontapaikkojen suunnittelussa ja mitoituksessa otetaan soveltuvin osin huomioon *Pysäköimis- ja levähdysalueet* -suunnitteluohjeessa (Tielaitos 1997) mainitut seikat, erityisesti:

- Sisäänajo levähdysalueelle on suunniteltava siten, että ajoneuvojen nopeudet laskevat turvalliselle tasolle saavuttaessa levähdysalueelle.
- Väistötilan käyttö päätiellä voi tulla kyseeseen liikennemäärien niin edellyttäessä, jos valvontapaikka on tarkoitettu molempien suuntien valvontaan.
- Liittymän kohdalla tien pituuskaltevuuden tulee tavallisesti olla alle 3 %, eikä se saa ylittää 4 %.
- Tielinjan kaarresäde tulee liittymän kohdalla olla mahdollisimman suuri, eikä se saa alittaa ko. tieluokan kaarresäteen vähimmäisarvoa liittymäalueiden kohdalla.
- Liittymää ei tule rakentaa valta- ja kantateillä yleisten teiden liittymien välittömään läheisyyteen siten, että liittymäjärjestelyjen opastus hankaloituu (etäisyys seuraavaan liittymään vähintään 500–1000 m).
- Suuret liikennemäärät ja raskaan liikenteen suuri osuus voivat vaatia erkanemis- ja liittymiskaistojen rakentamisen.



Kuva 3–8. Valvontapaikkojen suunnittelussa tulee ottaa huomioon tien ominaisuudet, mm. tiegeometria ja nopeusrajoitus. (Kuva: Piritta Laitakari)

# 4 Toimenpideohjelma

## 4.1 Nykyisen valvontapaikkaverkon täydentäminen

Valvontapaikkaverkon täydentäminen on kustannustehokkainta aloittaa nykyisten valvontapaikkojen parantamisella. Erityisesti pienempiä, nykyisin käytössä olevia valvontapaikkoja on suotava laajentaa mahdollisuuksien mukaan vähintään perustason mukaisiksi valvontapaikoiksi. Nykyisten levähdys- tai pysäköintialueiden laajentamisessa tulee ottaa huomioon tiealueen riittävyys tai mahdollisuus laajentaa tiealuetta, liittymäjärjestelyt (erityisesti riittävät näkemät) ja mahdolliset pohjanvahvistustarpeet laajennusosan alueella.

Täysin uusia valvontapaikkoja tulisi rakentaa ensisijaisesti niille jaksoille, joilla ei nykytilassa ole lainkaan valvontaan soveltuvia paikkoja, ja joilla on runsaasti raskasta liikennettä. Erityisesti Kehä III:n ympäristöön kaivataan valvontaa suurten liikennemäärien takia, mutta valvontapaikkatarpeita on myös muilla pääteillä koko tarkastelualueella. Työryhmään osallistuneet poliisit ovat laatineet oman alueensa valvontapaikkatarpeille priorisointilistan, joka jää ELY-keskuksen työkaluksi.



Kuva 4–1. Valvontapaikkoja voidaan rakentaa levähdysalueiden yhteyteen, mutta ne tulisi sijoittaa selkeästi erilleen pysäköintialueesta ja yritystoiminnasta. Kuvassa Leppäkorven levähdysalue Keravalla valtatiellä 4. (Kuva: Piritta Laitakari)

## 4.2 Toimenpideohjelman kuvaus

Toimenpideohjelma on kerätty Excel-taulukoon, johon on kuvattu tarkastellut tiejaksot (yhteysvälit), nykyiset valvontapaikat ja niiden nykytila sekä tarpeet uusille valvontapaikoille. Suunnittelualueen pääteistä muodostetut tiejaksot on määritelty nykytila-analyysin ja toimenpideohjelman laatimisen yhteydessä. Jaksot alkavat ja päättyvät pääosin liikenteen solmukohtiin, kuten pääteiden tasoliittymiin ja eritasoliittymiin. Toimenpideohjelmaan on kuvattu kunkin tiejakson valvontapaikkojen nykytila, toimenpidetarve sekä alustava priorisointi nykyisten valvontapaikkojen parantamiseen.

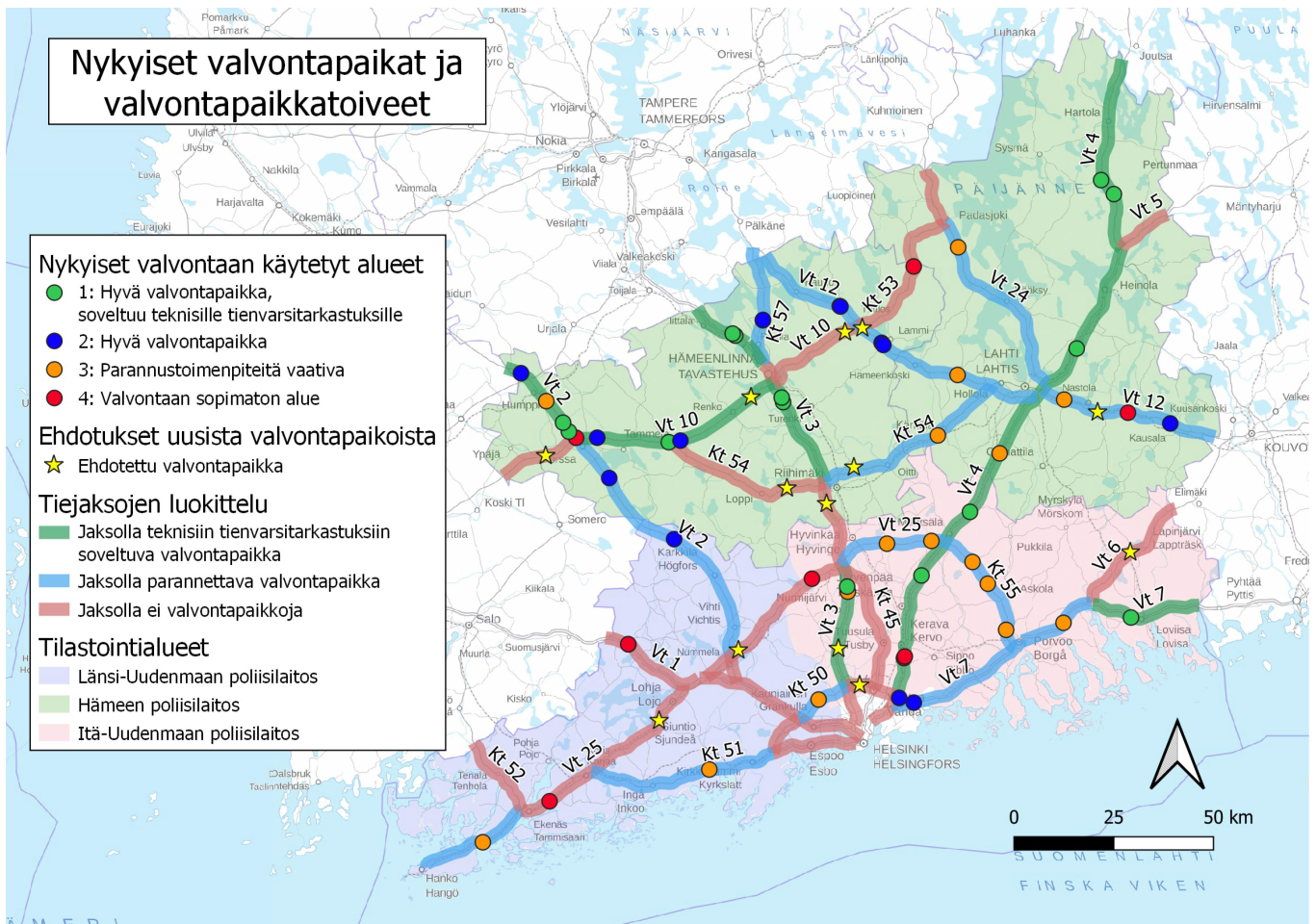


Jaksoväli	Nykyisten palvelualueiden lukumäärä (tierekisteris)	Nykytilan luokitus 1: Soveltu teknisiin tienvarsitarkastuksille 2: Hyvä valvontapaikka 3: Parannustoimenpiteitä vaativa 4: Valvontaan sopimaton alue	Tarve 1) erittäin tärkeä 2) tärkeä 3) vähemmän tärkeä	Poliseilta saadut kommentit
<b>Valtatie 1</b>				
Helsinki–Kehä III	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja Tarve minimitason valvontapaikalle	3	
Kehä III–Vt25 liittymä	2	Jaksolla ei valvontapaikkoja Tarve vähintään perustason valvontapaikalle?	2	
Vt25 liittymä–Turku	2	Jaksolla valvontaan huonosti sopivia paikkoja		
Ykköspesä	4	Valvontaan sopimaton alue	3	Nykyisille palvelualueille yksittäisten a
Haukanpesä	4	Valvontaan sopimaton alue Tarve vähintään perustason valvontapaikalle?	1	Nykyisille palvelualueille yksittäisten a
<b>Valtatie 2</b>				
Vt1–Vt10	6	Jaksolla parannettava valvontapaikka		
Vuotinaisen	2	Hyvä valvontapaikka	2	
Riihivalkaman levike	2	Hyvä valvontapaikka	3	Joskus valvontapaikka/P-alue myös P

Kuva 4–2. Ote toimenpideohjelman taulukosta, joka on tämän raportin liitteenä 2.

Toimenpideohjelman jaksot voidaan jaotella kolmeen kategoriaan (kuva 4–3):

- Jaksot, joilla ei ole valvontapaikkoja tai joilla on vain valvontaan huonosti soveltuvia paikkoja (kartalla punainen)
- Jaksot, joille on ehdotettu uusia valvontapaikkoja ja/tai jaksolla olevia valvontapaikkoja tulisi kehittää (kartalla sininen)
- Jaksot, joilla on nykyisin vähintään yksi teknisiin tienvarsitarkastuksiin soveltuva valvontapaikka (kartalla vihreä).



Kuva 4–3. Valvontapaikkaverkon nykytilanne, työn aikana esille tulevat valvontapaikkaehdotukset ja toimenpideohjelman jaksosten jaottelu.

Kategorian perusteella ei voida suoraan määrittää, kuinka korkealle kukin jakso priorisoidaan valvontapaikkojen parantamistarpeissa, vaan kolmiportainen priorisointi on määritetty erikseen liikennettä valvovien poliisien asiantuntemukseen perustuen. Käyttäjänäkökulma onkin ensiarvoisen tärkeä tekijä valvontapaikkojen parantamista suunniteltaessa.

Toimenpideohjelma ja sen priorisoinnit perustuvat poliisilaitosten edustajien haastatteluihin. Tarvearviointi ja priorisointi perustuu vuosien työkokemukseen, mutta on silti haastatteluajankohdan näkemys. Tästä johtuen priorisoinnissa voi olla myös alueellisia eroja. Valvontapaikkojen tarvetta ja priorisointia voidaan tarpeen mukaan päivittää tulevana vuosina.

Valvontapaikkojen priorisoinnissa korkeimman, 1. prioriteetin paikkoja on 11. Valvontapaikoista 4 sijaitsee Länsi-Uudenmaan alueella, 3 Itä-Uudenmaan alueella ja 4 Kanta-Hämeen alueella. Taulukkoon 4–1 on koottu korkeimman prioriteetin uudet valvontapaikat jaksoineen.

Taulukko 4–1. Toimenpideohjelmassa esitetyt 1. prioriteetin kohteet, uudet valvontapaikat

Tie	Tiejakso	Tarve
1	Vt 25 liittymä–Turku	Tarve vähintään perustason valvontapaikalle
3	Kehä III–Vt 25 liittymä	Tarve perustason valvontapaikalle
3	Vt 25 liittymä–Kt 54	Ehdotettu valvontapaikka Riihimäen eteläpuolelle
6	Koskenkylä–Kouvola	Tarve valvontapaikalle
10	Vt 3 – Vt 12	Ehdotettu valvontapaikka välille Hämeenlinna-Tuulos
12	Vt 10 – Kt 54	Ehdotettu valvontapaikka: Tuuloksen vanha Esso
25	Kt 52 – Kt 51	Tarve valvontapaikalle
25	Kt 51 – Vt 1	Tarve valvontapaikalle
25	Vt 1 – Vt 3	Tarve valvontapaikalle
54	Vt 10– Vt 3	Ehdotettu valvontapaikka välille Loppi-Riihimäki
54	Vt 3 – Vt 12	Ehdotettu valvontapaikka välille Riihimäki-Hausjärvi

Nykyisten valvontapaikkojen parantamisessa korkeimman prioriteetin paikkoja on 12. Valvontapaikoista 7 sijaitsee Itä-Uudenmaan alueella, 4 Länsi-Uudenmaan alueella ja 1 Päijät-Hämeen alueella. Taulukkoon 4–2 on koottu korkeimman prioriteetin parannettavat valvontapaikat jaksoineen.



Taulukko 4–2. Toimenpideohjelmassa esitetyt 1. prioriteetin kohteet, nykyisten valvontapaikkojen parantaminen

Tie	Nimi	Luokitus	Polisien kommentti	Nykytila / Mahdollinen kehityspolku
3	Karhunkorpi	3: Parannustoimenpiteitä vaativa	Vaatii laajennuksen tienvarsitarkastuksiin. Ainoa valvontapaikkapari 3-tien paikka I-U alueella	Alueen laajennus vastaamaan tienvarsitarkastusten tilantarvetta. Voisiko laajennusta toteuttaa vastavasti kuten Nummenniityn alueella?
7	Stora Dammen	2: Hyvä valvontapaikka	Vaatii laajennuksen tienvarsitarkastuksiin	Alueiden laajennus (nykyisen ulkoreunalle). Mahdollistaisi Kilpilahdesta länteen suuntauvan liikenteen valvonnan.
7	Tammio	3: Parannustoimenpiteitä vaativa	Idän ajosuunta kalteva, vaatii laajennuksen tienvarsitarkastuksiin. Alue lyhyt ja kalteva	Alueiden laajennus, kaltevuuden korjaus.
12	Sairakkaan levähdysalue	3: Parannustoimenpiteitä vaativa	Viheraluekavennusten poistaminen. Leventäminen tielle päin kaventaa tien ja alueen välistä viheraluetta.	Pienuhkö ajoradasta erotettu levike. Koko n. 80 x 10 m. Puutteelliset liittymäjärjestelyt, sopimaton HCT-yhdistelmille. Alueen pidentäminen ja liittymäjärjestelyiden kehittäminen.
25	Lappohja	3: Parannustoimenpiteitä vaativa		Pienuhköt alueet, ajoradasta rakenteellisesti erotetut. Ajoradan pohjoispuolella olevaa aluetta hyödynnetään Hangon rintamamuseon pysäköintialueena.
25	Horsbäck	4: Valvontaan sopimaton alue	Vastapäätä levike, mikä parannettava	Valvontapaikkapari. Vt 25 eteläpuolella ajoradasta erotettu, koko n. 100 x 8 m. Vt 25 pohjoispuolella noin vastaavan kokoinen levähdysalue, kahvilatoimintaa. Lähialueen yrityksiltä tullut palautetta alueen käytöstä valvontaan. Alueen leventäminen, jos mahdollista, sekä liittymäjärjestelyiden kehittäminen.
25	Ridasjärvi / Kaukas	3: Parannustoimenpiteitä vaativa	Paras valvontapaikka vt25 vt3-vt4	Levikkeet molemmin puolin tietä. Mahdollinen laajennus ja erottelu ajoradasta.
50	Vanhakartano Kehä III	3: Parannustoimenpiteitä vaativa	Molemmat suunnat	Linja-autojen pysäkkiramppi. Selvitetään, voidaanko sallia hyödyntäminen valvontakäytössä. Ei tois- taiseksi toimenpiteitä.
51	Kt 51 liittymä	3: Parannustoimenpiteitä vaativa	Siuntiontien liittymä kt 51:llä	Pieni levike liittymän yhteydessä. Ei toimenpiteitä, liittymän kehittämisestä suunnitelmat vireillä.

## 4.3 Valvontapaikkojen kytkeminen muuhun suunnitteluun

Valvontapaikkaverkon täydentäminen tulee kytkeä Uudenmaan ELY-keskuksen väylähankkeiden suunnitteluprosessiin. Mitä aikaisemmassa vaiheessa valvontapaikan tarve tulee tietoon, sitä todennäköisemmin sille varataan suunnittelussa riittävästi tilaa, ja voidaan myös varautua sen kustannuksiin. Valvontapaikkatarpeet olisi hyvä tarkistaa toimenpideohjelmasta aina uuden suunnitelman käynnistyessä. Valvontapaikkatarpeiden kirjaaminen suunnitteluperusteisiin edistäisi niiden toteuttamista.

Nykyisten valvontapaikkojen pienimuotoista laajentamista voidaan toteuttaa esimerkiksi päällystysohjelman yhteydessä. Suurempiin parantamishankkeisiin tarvitaan kuitenkin rahoitusta joko tiehankkeen yhteydessä, tai erillisenä valvontapaikkoihin kohdistettuna rahoituksena.

Uusia tielinjauksia suunniteltaessa on syytä arvioida, voidaanko syrjään jäävää vanhaa tielinjaa tai sen osaa hyödyntää valvontapaikkana. Samoin tulee arvioida, onko käytöstä poistuvia linja-autopysäkkejä mahdollista laajentaa minimitason valvontapaikaksi, jolle voidaan pysäyttää yksi raskas ajoneuvo.



Kuva 4–4. Käytöstä poistuvia linja-autopysäkkejä voitaisiin pidentää minimitason valvontapaikoiksi. Tavalliset linja-autopysäkit ovat pituudeltaan liian lyhyitä HCT-yhdistelmän ja poliisiauton pysäyttämiseen. (Kuva: Piritta Laitakari)

# 5 Vaikutukset

Valvontapaikkaverkon täydentäminen mahdollistaa tehokkaamman ja kattavamman raskaan liikenteen valvonnan. Tehokkaalla valvonnalla on merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia. Liikennevalvonnan turvallisuusvaikutuksille ei kuitenkaan voida laskea esimerkiksi onnettomuuskustannussäästöjä, sillä aiheesta ei ole laadittu tutkimusta, joka mahdollistaisi laskennallisten hyötyjen arvioinnin.

Kattava valvontapaikkaverkko tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita liikennejärjestelmän kestävydestä ja tehokkuudesta. Esimerkiksi riittävä painonvalvonta vähentää ylikuormattuna ajamista, millä on vaikutusta tieverkon kulumiseen; ylikuormatut ajoneuvot kuluttavat teitä ja siltoja enemmän kuin sallitun painorajan mukaan lastatut ajoneuvot. Ajo- ja lepoaikojen valvonta, samoin kuin kuormien varmistamisen valvonta parantavat liikenneturvallisuutta. Ajokaluston pakokaasupäästöjen vähentämiseen tarkoitettujen laitteiden manipuloinnin valvonta tukee tavoitteita kestävydestä.

Laadukkaiden valvontapaikkojen rakentamisella on merkittävä vaikutus myös valvontaa suorittavien poliisien työturvallisuuteen sekä muun liikenteen turvallisuuteen valvontapaikkojen lähistöllä. Turvallisuutta voidaan parantaa myös nopeusrajoituksen tilapäisellä alentamisella tai liikenteen varoittamisella muilla tavoin.

Valvontapaikkojen rakentamisesta ja nykyisten alueiden parantamisesta muodostuu väistämättä kustannuksia. Tässä selvityksessä ei ole esitetty kustannusarvioita valvontapaikkojen rakentamiselle, sillä kustannukset vaihtelevat suuresti riippuen useasta eri tekijästä. Suurin vaikutus on hankkeen koolla, mutta myös paikallisilla olosuhteilla (esim. pohjanvahvistustarpeet) voi olla merkittävä vaikutus kokonaiskustannuksiin.

Selvityksessä päädyttiin siihen, että valvontapaikkoja voidaan käyttää levähdysalueina, ja levähdysalueita voidaan käyttää valvontaan. Tämä saattaa toisinaan aiheuttaa tilanteita, joissa valvonnalle ei ole riittävästi tilaa, sillä etenkin Etelä-Suomessa levähdysalueet ovat usein ruuhkaisia.



Kuva 5–1. Raskaan liikenteen valvonnalla on vaikutusta mm. Suomen maanteillä liikkuvan kaluston turvallisuuteen. (Kuva: Juha Vehmas)



# 6 Jatkotoimenpiteet

Raskaan liikenteen valvontapaikkaverkon kehittämistä koskeva selvitys on laadittu Uudenmaan ELY-keskuksen tilauksesta. Selvityksen ensisijainen tavoite oli määritellä raskaan liikenteen valvontapaikkaverkon nykytila ja tavoitteet sen kehittämiseksi. Toisena tavoitteena oli määritellä suunnitteluohjeet tai -suositukset valvontapaikkojen suunnitteluun, eli suunnittelijan muistilista, joka on tämän raportin liitteenä.

Selvitys toimii tausta-aineistona ja lähtökohtana valvontapaikkaverkon täydentämiseen ja parantamiseen Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Selvityksen lopputuloksen eli toimenpideohjelman hyödyntäminen edellyttää hyvää vuoropuhelua ELY-keskuksen sisällä, jotta tiehankkeiden suunnittelua tilaavat ja ohjaavat projektipäälliköt osaavat ja muistavat käyttää toimenpideohjelmaa. Valvontapaikkatarpeet olisi hyvä tarkistaa toimenpideohjelmasta aina uuden suunnitelman käynnistyessä. Valvontapaikkatarpeiden kirjaaminen suunnitteluperusteisiin edistäisi niiden toteuttamista.

Mikäli valvontapaikkojen rakentamiseen tai parantamiseen olisi mahdollista saada erillisrahoitusta, on toimenpiteet tehokkainta valita käyttäjien eli poliisien esittämän priorisointilistan mukaisesti. Priorisointi on esitetty toimenpideohjelmassa.



Kuva 6–1. Raskaan liikenteen valvontapaikkatarpeet tulisi huomioida tiehankkeiden suunnittelussa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. (Kuva: Juha Vehmas)



# 7 Liitteet

Liite 1 Suunnittelijan muistilista

Liite 2 Toimenpideohjelma

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 77/2021				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät A-Insinöörit		Julkaisu-aika Joulukuu 2021		
Piritta Laitakari, Teemu Kuittinen, Lauri Sahramaa		Kustantaja   Julkaisija Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja   toimeksiantaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
Julkaisun nimi <b>Raskaan liikenteen valvontapaikkaverkon täydentäminen Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueella</b> Selvitys				
Tiivistelmä <p>Poliisi suorittaa raskaan liikenteen valvontaa maanteiden varsilla esimerkiksi levähdys- ja pysäköintialueilla. Valvontaan soveltuvia alueita ei nykytilanteessa ole tarpeeksi Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Nykyisten levähdysalueiden mitoituksessa ei myöskään ole huomioitu ajoneuvojen mittojen kasvua (HCT-ajoneuvot), joten niiden hyödyntäminen valvontaan on osittain vaikeutunut. Uudenmaan ELY-keskuksen tavoitteena on täydentää valvontapaikkaverkkoa siten, että se palvelee todellista tarvetta. Selvityksessä on vahva käyttäjänäkökulma, ja ohjausryhmään kuului Uudenmaan ELY-keskuksen lisäksi poliisin ja SKAL:n edustus.</p> <p>Työssä selvitettiin valvontapaikkaverkon nykytilanne Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen maakuntien alueella. Haastattelujen perusteella selvitettiin, millaiset alueet soveltuvat valvontaan hyvin, ja miten valvontaan käytettäviä alueita voitaisiin parantaa. Nykytilanteen analyysin perusteella laadittiin valvontapaikkaverkon täydentämiseen tähtäävä toimenpideohjelma, jossa esitetään valvontapaikkatarpeet (sijainti ja laatu) sekä niiden priorisointi.</p> <p>Selvityksessä määritettiin valvontapaikoille kolme laatutasoa: hyvä, perustaso ja minimi, ja laadittiin periaatekuvat kunkin tason valvontapaikan mitoituksesta. Selvityksen liiteaineistoon kuuluu suunnittelijan muistilista, johon on koottu tiivistelmä valvontapaikan sijaintiin ja mitoitukseen liittyvistä tekijöistä.</p> <p>Työn yhteydessä todettiin, että valvontapaikkojen rakentamista olisi syytä seurata ja ohjata nykyistä keskitetympin ja tavoitteellisemmin. Uusia valvontapaikkoja rakennetaan lähinnä isojen tiehankkeiden yhteydessä. Vaikka suunnitelmaan sisältyisi valvontapaikka, sen toteutuminen on epävarmaa, jos hankkeen kokonaiskustannukset nousevat. Nykyisiä valvontapaikkoja tai valvontaan soveltuvia alueita voidaan vähäisessä määrin laajentaa tai muuten parantaa esimerkiksi päällystysohjelmien yhteydessä.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) raskas liikenne, liikennevalvonta, poliisi, maantiet, tieverkko, Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme				
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu)
	978-952-314-991-5	2242-2846		2242-2854
www	URN	Kieli	Sivumäärä	
www.doria.fi/ely-keskus	URN:ISBN:978-952-314-991-5	suomi	31 + liitteet	
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana vain verkossa. Julkaisu on Kansalliskirjaston ylläpitämässä julkaisuarkistossa Doria: <a href="http://doria.fi/ely-keskus">doria.fi/ely-keskus</a>				
Kustannuspaikka ja aika Helsinki 2021			Painotalo	



27.1.2022

## Raskaan liikenteen valvontapaikkaselvitys: Suunnittelijan muistilista

### 1. Johdanto

Raskaan liikenteen valvonnalla parannetaan liikenneturvallisuutta sekä torjutaan harmaata taloutta ja kuljetusrikollisuutta. Valvontapaikkoja tulee olla tieverkolla riittävästi, jotta poliisi pystyy suorittamaan lakisääteistä valvontaa. Poliisilla on velvollisuus valvoa mm. ajo- ja lepoaikoja, kuljettajien ajokykyä, ajoneuvojen liikennekelpoisuutta, vaarallisten aineiden kuljetuksia ja eläinkuljetuksia.

Kuljetusten kasvaneet enimmäismitat (HCT) vaikuttavat myös valvontapaikkojen tilantarpeisiin. Valvontapaikkojen sijaintiin ja mitoitukseen liittyy useita erilaisia tekijöitä. Tähän muistioon on koottu suosittu valvontapaikkojen sijoittamisesta ja mitoituksesta. Muistion on tarkoitus toimia tiesuunnittelijan sekä tienpitäjän apuna valvontapaikkojen suunnittelussa ja valvontapaikkaverkon kehittämisessä.

Poliisi voi suorittaa raskaan liikenteen valvontaan maanteiden levähdysalueilla, mutta tarkoitukseltaan ja tarpeiltaan valvontapaikka ei ole sama asia kuin lepoalue. Valvontapaikoilla keskeistä on hyvä sijainti ja työturvallisuus, alueen riittävä koko ja jarrudynamometrin käyttöpaikoilla myös alustan tasaisuus.

### 2. Valvontapaikkojen sijoitteluperusteet

#### 2.1 Verkollinen sijoittelu

Valvontapaikkaverkon perustana ovat korkean laatutason valvontapaikat, joiden muodostamaa verkkoa täydennetään perus- ja minimitaso valvontapaikoilla. Tavoitteena on, että kaikilla päätieverkon yhteysväleillä olisi edellytykset tehokkaaseen raskaan liikenteen valvontaan. Tässä ohjeessa yhteysväleillä viitataan päätieverkon tiejaksoihin, jotka yhdistävät päätieverkon solmukohtat ja suurimmat kaupungit toisiinsa.

Paras käsitys yhteysvälin ja sen lähialueiden valvontapaikoista ja valvontapaikkatarpeista on valvontaa suorittavalla viranomaisella. Valvontapaikkojen tarve tulisi pääteiden väylähankkeiden yhteydessä selvittää aina yhteistyössä alueen poliisiviranomaisen kanssa, mielellään jo esiselvitysvaiheessa tai viimeistään yleissuunnitelmassa. Myös tiesuunnitelmaa käynnistettäessä on hyvä selvittää kyseisen päätiejakson valvontapaikkatilanne ja -suunnitelmat.

Valvontapaikkojen tarpeen arvioinnissa tärkeimpiä kriteereitä ovat lähimpien olemassa olevien valvontapaikkojen sijainti ja laatutaso sekä yhteysvälin raskaan liikenteen määrä.

- Kaikilla päätieverkon yhteysväleillä, jolla raskaan liikenteen vuorokauden liikennemäärä on vähintään 800 ajon./vrk, tulisi olla vähintään yksi tavoitetason valvontapaikka jokaisella toimenpideohjelman jaksolla.
- Pitkillä yhteysväleillä valvontapaikkoja tulisi olla säännöllisin välein. Ohjeessa ei määritellä minimimatkaa, sillä yleispätevää kilometrilukemaa ei voida antaa. Valvontapaikkojen sopiva etäisyys riippuu mm. tieverkon kokonaisuudesta ja liikennevirtojen suuntautumisesta.

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS

Kutsunumero 0295 021 000

Asemapäällikönkatu 14

kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

PL 36

www.ely-keskus.fi

00521 Helsinki

27.1.2022

- Minimitasoa olevia pysäytyspaikkoja tulisi olla kattavasti koko verkolla. Ne täydentävät laajempien tavoite- ja perustason valvontapaikkojen kokonaisuutta ja mahdollistavat yhden pitkän ajoneuvon pysäyttämisen valvontaa varten mahdollisimman lähellä kohtaa, jossa valvontatarve on havaittu.
- Valvontapaikkoja tulisi olla tiejaksolla molempiin suuntiin, jotta pysäytettävän ajoneuvon ei tarvitse kääntyä vasemmalle. Jos päädytään tilanteeseen, jossa molempien suuntien liikenteen valvonta hoidetaan yhdellä alueella tien toisella puolella, on kiinnitettävä erityistä huomiota vasemmalle kääntymisen turvallisuuteen alueelle saavuttaessa ja sieltä poistuesssa.

## 2.2 Edellytykset valvontapaikan rakentamiselle

Valvontapaikan käytön tulisi olla mahdollisimman sujuvaa sekä valvojalle että valvottavalle niin, että pitkät ajattamiset valvontapaikoille voidaan välttää. Käytännössä valvontapaikan tulisi siis sijaita maantien varressa, joko teialueella tai siihen liitettävissä olevalla alueella.

Valvontapaikalle ajamisen ja sieltä poistumisen tulisi olla raskaalle liikenteelle sujuvaa ja turvallista. Poliisin työturvallisuuden kannalta valvontapaikka on suositeltavaa sijoittaa 80 km/h tai sitä alhaisemman nopeusrajoituksen alueelle. Aina tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, joten valvontapaikkoja voidaan tehdä myös 100 km/h-alueelle. Jos valvontapaikka rakennetaan jaksolle, jolla on 100 km/h:n -nopeusrajoitus, on alueelle järjestettävä erityisen hyvät liittymäjärjestelyt, joilla taataan järjestelyn turvallisuus. Lisäksi voidaan harkita nopeusrajoituksen tilapäistä alentamista sekä muuta liikenteen varoittamista valvonnan ajaksi. Valvontapaikka sijoitetaan sellaiselle paikalle, että voidaan varmistaa riittävien näkemien toteutuminen sekä poliisin pysäytystoiminnan että alueelle ajamisen ja sieltä poistumisen kannalta (*päättöksentekonäkemän ohjearvo*).

Valvontapaikkojen liittymien suunnittelussa ja liittymien mitoituksessa noudatetaan ohjetta *Pitkät ajoneuvoyhdistelmät ja maanteiden suunnittelu* (Väyläviraston ohjeita 22/2020). Mitoitusajoneuvona käytetään HCT-yhdistelmää, ellei ole perusteltua mitoittaa valvontapaikkoja myös erikoiskuljetusten valvontaan soveltuviksi.

Valvontapaikkojen ja levähdyspaikkojen yhdistäminen on mahdollista tietyillä edellytyksillä. Resurssinäkökulmasta toimintojen yhdistäminen samojen liittymäjärjestelyjen varaan on suositeltavaa. Valvontapaikat soveltuvat kuljettajien taukopaikoiksi valvontatoiminnan ulkopuolella, mutta pääsääntöisesti tulisi pyrkiä välttämään yritystoiminnan sijoittumista alueelle, jota käytetään raskaan liikenteen valvontaan. Jos valvontakäyttöön rakennettavalle tai parannettavalle alueelle sijoittuu yritystoimintaa, tulisi valvontaan käytettävä alue erotella yritystoimintaan käytetystä alueesta. Erottelu on tärkeää myös valvonnan suorittajan työturvallisuuden takia. Valvontapaikkoja ei tule käyttää pitkäaikaiseen tavaransäilytykseen, esim. puunkuormausalueena.



27.1.2022

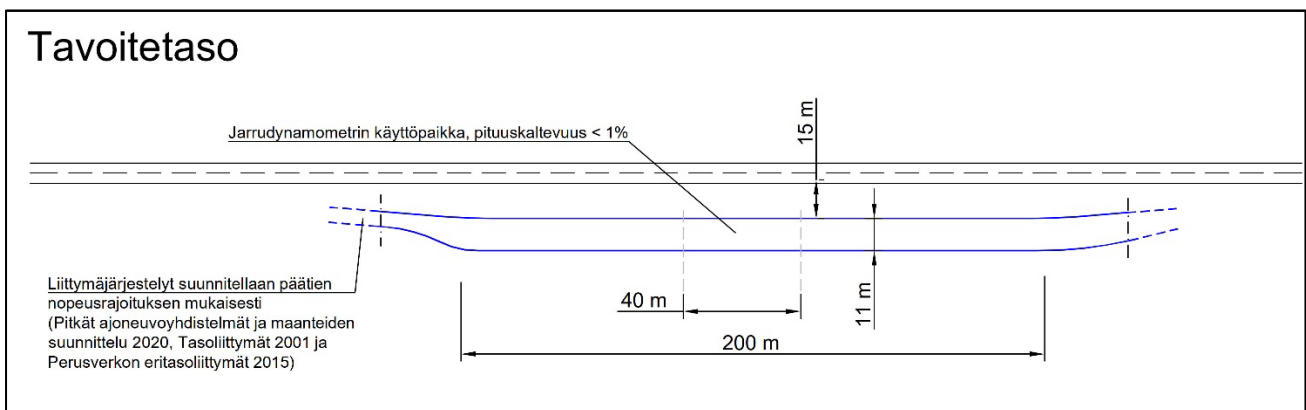
### 3. Valvontapaikkojen mitoitus

#### 3.1 Valvontapaikkojen ohjemitotukset ja niiden soveltaminen

Valvontapaikkojen mitoitukselle on määritetty kolme laatuluokkaa. Uusien valvontapaikkojen rakentamisessa tulisi pyrkiä tavoitetason mukaiseen laatuun. Perustason valvontapaikkamitoitusta hyödynnetään ensisijaisesti tilanteissa, joissa nykyisiä tauko- tai palvelualueita parannetaan valvontakäyttöön soveltuviksi alueiksi, ja alueen laajentamiseen käytettävissä oleva tila on rajallinen. Valvontapaikkaverkkoa täydennetään minimitaso valvontapaikoilla, joita sijoitetaan isompien valvonta-alueiden välisille tiejaksoille sekä sellaisille alueille, joilta ei ole mahdollista löytää riittävää tilaa isommille valvontapaikoille (erityisesti Kehä III:n sisällä).

**Tavoitetason (luokka 1)** valvontapaikoilla on hyvin tilaa teknisiin tienvarsitarkastuksiin, ajoneuvojen punnitukseen ja jarrudynamometrin käyttöön.

- Alueen pituus vähintään 200 m ja leveys vähintään 10,5 m, tai vaihtoehtoisesti pituus vähintään 150 m ja leveys 20 m.
- Punnitusalueilla ja jarrudynamometrin käyttöpaikoilla pituuskaltevuus  $\leq 1\%$  ja sivukaltevuus  $\leq 2\%$  vähintään 10 x 40 m kokoisella alueella.
- Valvontapaikka on rakenteellisesti erotettu ajoradasta.
- Liittymäjärjestelyt mitoitetetaan maantien nopeusrajoituksen mukaan (ks. *Pitkät ajoneuvoyhdistelmät ja maanteiden suunnittelu 2020, Tasoliittymät 2001 ja Perusverkon eritasoliittymät 2015*).
  - o Näkemien tulisi olla ohjeen tasoa hyvä.
- Valvontapaikka on valaistu. Valaistus voi olla tarpeen mukaan päälle kytkettävissä.
- Mitoitusajoneuvo on HCT-yhdistelmä.

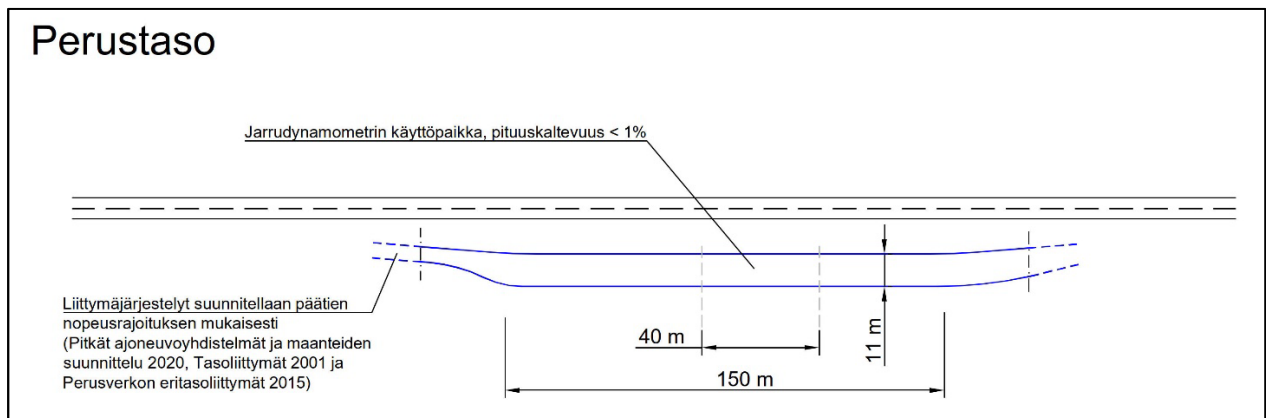


Kuva 1. Tavoitetason valvontapaikan mitoitus.

27.1.2022

**Perustason (luokka 2)** valvontapaikoilla on riittävästi tilaa teknisiin tienvarsitarkastuksiin ja ajoneuvojen punnituksiin. Joillakin paikoilla myös jarrudynamometrin käyttö on mahdollista.

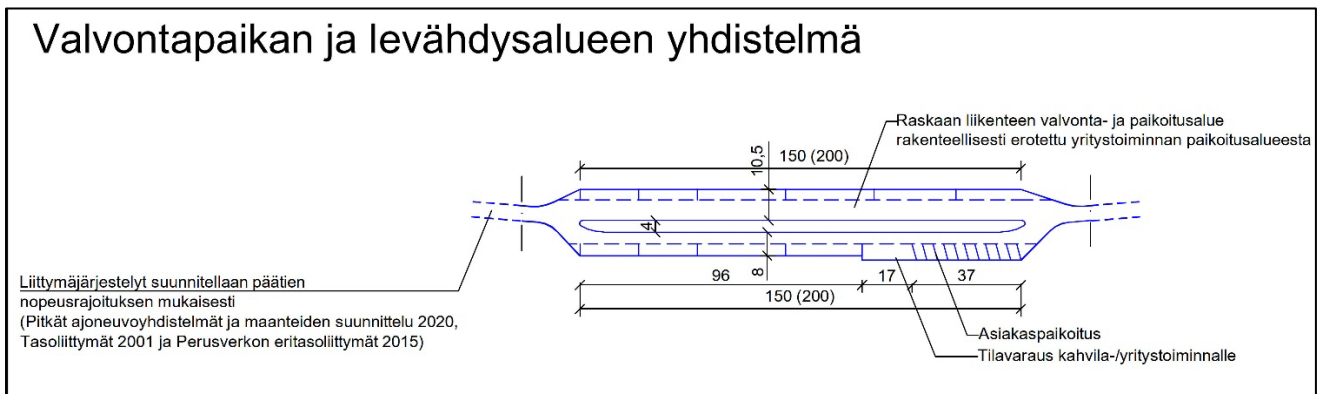
- Alueen pituus vähintään 150 m ja leveys 10,5 m tai pituus 100 m ja leveys 20 m.
- Punnitusalueilla ja jarrudynamometrin käyttöpaikoilla pituuskaltevuus  $\leq 1\%$  ja sivukaltevuus  $\leq 2\%$  vähintään 10 x 40 m kokoisella alueella.
- Rakenteellista erottelua suositellaan, mutta osa valvontapaikoista voi olla kiinni ajoradassa (ei kuitenkaan 100 km/h:n nopeusrajoitusalueella).
- Liittymäjärjestelyt mitoitetaan maantien nopeusrajoituksen mukaan (ks. *Pitkät ajoneuvoyhdistelmät ja maanteiden suunnittelu 2020, Tasoliittymät 2001 ja Perusverkon eritasoliittymät 2015*).
  - o Näkemien tulisi olla ohjeen tasoa hyvä.
- Mitoitusajoneuvo on HCT-yhdistelmä.



Kuva 2. Perustason valvontapaikan mitoitus.

**Valvontapaikan ja levähdysalueen** yhdistäminen on mahdollista, jos raskaan liikenteen valvontaan käytetty alue on rakenteellisesti erotettu levähdysalueesta ja alueen mahdollisesta yritystoiminnasta.

- Valvonta-alueen ja liittymien mitoitus tavoite- tai perustason mukaisesti.
- Valvonta-alueen rakenteellinen erottelu sekä päätien ajoradasta että levähdysalueesta.

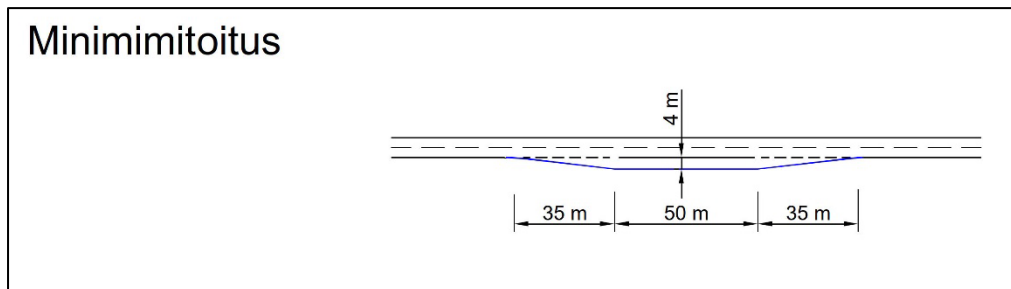


Kuva 3. Mitoitus esimerkki valvontapaikan ja levähdysalueen yhdistämisestä.

27.1.2022

**Minimimitoituksen (luokka 3)** mukaiset valvontapaikat mitoitetaan levikkeinä yhdelle HCT-ajoneuvolle ja poliisiautolle.

- Ohjeellinen vähimmäiskoko minimimitoituksen mukaiselle valvontapaikalle on 50 m pysäytystila vähintään 3,5 m leveänä.
- Alku- ja loppuviisteet mitoitetaan nopeusrajoituksen ja ajouratarkasteluiden perusteella. Suunnittelussa voi soveltuvin osin hyödyntää linja-autopysäkkien suunnitteluohjeita.
- Mitoitusajoneuvo on HCT-yhdistelmä.
- Jos minimimitoituksen mukainen valvontapaikka sijoitetaan linja-autopysäkin yhteyteen, on varmistettava, että raskas liikenne voidaan pitää erillään suojaamattomista tienkäyttäjistä. Valvonta-alue sijoitetaan ajosuunnassa pysäkkialueen jälkeen. Tämä järjestely on mahdollinen poikkeustapauksissa ja vähäliikenteisten pysäkkien kohdalla.



Kuva 4. Minimimitoituksen mukainen valvontapaikka.

27.1.2022

### 3.2 Muut turvallisuus- ja laatutasotekijät

Laadukkaaseen valvontapaikkaan liittyy mitoitustekijöiden lisäksi muita ominaisuuksia, joilla voidaan merkittävästi parantaa valvontatoiminnan sujuvuutta ja turvallisuutta:

- Rakenteellinen erottelu ajoradasta: Erittäin merkittävästi sekä valvojien että valvottavien turvallisuutta parantava tekijä. Kunnossapidon kannalta erottelun tulisi olla riittävän leveä, jotta talvikunnossapito voidaan toteuttaa tehokkaasti.
- Valaistus: Valvontapaikan valaistus voidaan toteuttaa joko jatkuvana tai tarpeen mukaan päälle kytkettävänä.
- Pistemäisesti alennettava nopeusrajoitus: Nopeusrajoitus voidaan alentaa pysyvästi tai tilapäisesti valvonnan ajaksi.
  - o Nopeusrajoituksen alentaminen valvontatoiminnan ajaksi parantaa valvonnan turvallisuutta ja sujuvuutta.
  - o Tilapäistä tai pysyvää nopeusrajoituksen alentamista voidaan hyödyntää myös mm. tilanteissa, jossa käytettävissä oleva tila valvontapaikan rakentamiseen ei muutoin riittäisi maantien nopeusrajoituksen mukaiseen mitoitukseen.
- Kunnossapito: Valvontaan käytettävän alueen tulisi olla helposti kunnossapidettävissä ja alueen päällysteen tulisi olla ehjä ja tasainen. Tehokkaan kunnossapidon lisäksi valvontapaikka olisi hyvä varustaa hiekka-astialla.

Lisäksi valvontapaikkojen suunnittelussa ja mitoituksessa otetaan soveltuvin osin huomioon *Pysäköimis- ja levähdysalueet* -suunnitteluohjeessa (Tielaitos 1997) mainitut seikat, erityisesti:

- Sisäänajo levähdysalueelle on suunniteltava siten, että ajoneuvojen nopeudet laskevat turvalliselle tasolle saavuttaessa levähdysalueelle.
- Väistötilan käyttö päätiellä voi tulla kyseeseen liikennemäärien niin edellyttäessä, jos valvontapaikka on tarkoitettu molempien suuntien valvontaan.
- Liittymän kohdalla tien pituuskaltevuuden tulee tavallisesti olla alle 3 %, eikä se saa ylittää 4 %.
- Tielinjan kaarresäde tulee liittymän kohdalla olla mahdollisimman suuri, eikä se saa alittaa ko. tieluokan kaarresäteen vähimmäisarvoa liittymäalueiden kohdalla.
- Liittymää ei tule rakentaa valta- ja kantateillä yleisten teiden liittymien välittömään läheisyyteen siten, että liittymäjärjestelyjen opastus hankaloituu (etäisyys seuraavaan liittymään vähintään 500–1000 m).
- Suuret liikennemäärät ja raskaan liikenteen suuri osuus voivat vaatia erkanemis- ja liittymiskaistojen rakentamisen.



TIE	Aosa	Aet	Losa	Let	KVLras (KA)	Jaksoväli	Nykyisten palvelualueiden lukumäärä (tierekisteristä)	Nykytilan luokitus 1: Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille 2: Hyvä valvontapaikka 3: Parannustoimenpiteitä vaativa 4: Valvontaan sopimaton alue	Tarve 1) erittäin tärkeä 2) tärkeä 3) vähemmän tärkeä	Poliisilta saadut kommentit	Nykytilanne / Ajatukset kehittämispolusta	GMaps linkki	N-Lat	E-Lon	Poliisivastuualue	
						<b>Valtatie 1</b>										
1	1	0	5	6769	1731	Helsinki-Kehä III	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja								
1								Tarve minimitason valvontapaikalle		3						Länsi-Uusimaa
1	6	0	9	4581	2599	Kehä III-Vt25 liittymä	2	Jaksolla ei valvontapaikkoja								
1								Tarve vähintään perustason valvontapaikalle?		2						Länsi-Uusimaa
1	9	0	16	2327	1929	Vt25 liittymä-Turku	2	Jaksolla valvontaan huonosti sopivia paikkoja								
1	15	4170			1578	Ykköspesä	4	Valvontaan sopimaton alue		3	Nykyisille palvelualueille yksittäisten ajoneuvojen pysäyttäminen on mahdollista, mutta tilaa ei ole laajempaan valvontatoimintaan.	Molemmilla palvelualueilla on yritys-/kahvila toimintaa. Olisiko mahdollista rakentaa valvontaan käytettävä alue omana alueenaan kahvilan "taakse"? Nykyalueen kehittäminen valvontatoimintaan soveltuvaksi alueeksi on hyvin haasteellista.	<a href="https://goo.gl/maps/">https://goo.gl/maps/</a>	6696607	326908	Länsi-Uusimaa
1	15	4228			1578	Haukanpesä	4	Valvontaan sopimaton alue		3	Nykyisille palvelualueille yksittäisten ajoneuvojen pysäyttäminen on mahdollista, mutta tilaa ei ole laajempaan valvontatoimintaan.	Molemmilla palvelualueilla on yritys-/kahvila toimintaa. Olisiko mahdollista rakentaa valvontaan käytettävä alue omana alueenaan kahvilan "taakse"? Nykyalueen kehittäminen valvontatoimintaan soveltuvaksi alueeksi on hyvin haasteellista.	<a href="https://goo.gl/maps/">https://goo.gl/maps/</a>	6696642	326857	Länsi-Uusimaa
1								Tarve vähintään perustason valvontapaikalle		1						Länsi-Uusimaa
						<b>Valtatie 2</b>										
2	1	0	19	0	645	Vt11-Vt10	6	Jaksolla parannettava valvontapaikka								
2	16	5188			560	Vuotinainen	2	Hyvä valvontapaikka		2		Nykyisen levikkeen laajennus ja rakenteellinen erottelu ajoradasta kapealla erotuskaistalla.	<a href="https://goo.gl/maps/b">https://goo.gl/maps/b</a>	6722965	338364	Länsi-Uusimaa
2	21	4670			577	Riihivalkaman levike	2	Hyvä valvontapaikka		3	Joskus valvontapaikka/P-alue myös Porin suuntaan.	Nykyisen levikkeen laajennus ja rakenteellinen erottelu ajoradasta kapealla erotuskaistalla.	<a href="https://goo.gl/maps/5">https://goo.gl/maps/5</a>	6738275	322096	Kanta-Häme
2	23	6760	28	6214	775	Vt10-Pori	4	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja								
2	23	7432			865	Forssan ABC:n pysäköintialue	4	Valvontaan sopimaton alue		3	Ei soveltu valvontaa	Valvontakäyttöön valjastaminen vaatisi sopimista alueen yrittäjien kanssa. Ei esitetä toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/L">https://goo.gl/maps/L</a>	6748367	313798	Kanta-Häme
2	23	9715			865	Jokioinen, eteläpää	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3	Ei muutostarpeita	Varalaskupaikan takia ei todennäköisesti ole mahdollista erotella valvontapaikkaa rakenteellisesti ajoradasta.	<a href="https://goo.gl/maps/k">https://goo.gl/maps/k</a>	6749913	311992	Kanta-Häme
2	23	12391			865	Jokioinen, pohjoispää	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3	Ei muutostarpeita	Varalaskupaikan takia ei todennäköisesti ole mahdollista erotella valvontapaikkaa rakenteellisesti ajoradasta.	<a href="https://goo.gl/maps/I">https://goo.gl/maps/I</a>	6752154	310531	Kanta-Häme
2	26	723			834	Koiviston levike	3	Parannustoimenpiteitä vaativa		2	Huono päällyste	Alueen laajennus, liittymäjärjestelyiden parannus ja päällysteen uusiminen.	<a href="https://goo.gl/maps/ff">https://goo.gl/maps/ff</a>	6757552	306330	Kanta-Häme
2	28	2330			634	Venäjänkankaan levike	2	Hyvä valvontapaikka		3	Ei muutostarpeita	Pidetään minimimitoituksen mukaisena paikkana.	<a href="https://goo.gl/maps/k">https://goo.gl/maps/k</a>	6764552	299986	Kanta-Häme
						<b>Valtatie 3</b>										
3	101	0	102	3600	2413	Helsinki-Kehä III	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja								
3								Tarve minimitason valvontapaikalle		3						Itä-Uusimaa
3	103	0	106	12688	2821	Kehä III-Vt25 liittymä	2	Jaksolla valvontaan huonosti sopivia paikkoja								
3	106	5750			2409	Karhunkorpi	3	Parannustoimenpiteitä vaativa		1	Vaatii laajennuksen tienvarsitarkastuksiin. Ainoa valvontapaikkapari 3-tien paikka I-U alueella Toimii nykyisin laajennuksen jälkeen. Ainoa valvontapaikkapari 3-tien paikka I-U alueella	Alueen laajennus vastaamaan tienvarsitarkastusten tilantarvetta. Voisiko laajennusta toteuttaa vastaavasti kuten Nummenniityn alueella?	<a href="https://goo.gl/maps/x">https://goo.gl/maps/x</a>	6709805	381908	Itä-Uusimaa
3	106	7045			2409	Nummenniity	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		1	Karhunkorpi / Nummenniity nykyisin ainoa valvontapaikkapari 3-tien I-U alueella	Hyvä valvontapaikka, ei toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/y">https://goo.gl/maps/y</a>	6711059	381741	Itä-Uusimaa
3								Tarve perustason valvontapaikalle		1						Itä-Uusimaa
3	109	4890	111	3532	2841	Vt25 liittymä-Kt54	0	Jaksolle ehdotettu valvontapaikka								
3								Ehdotettu valvontapaikka Riihimäen eteläpuolelle		1	Levikkeet molemmille puolille moottoritietä					Kanta-Häme
3	112	0	115	7670	3291	Kt54-Vt10	3	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja								
3	115	2064			2395	Rastilan levike	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3	Ei muutostarpeita	Iso alue, ei parannustoiveita tai ehdotuksia.	<a href="https://goo.gl/maps/k">https://goo.gl/maps/k</a>	6757297	365682	Kanta-Häme
3	115	3265			2395	Viralan levike	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3	Ei muutostarpeita	Iso alue, ei parannustoiveita tai ehdotuksia.	<a href="https://goo.gl/maps/k">https://goo.gl/maps/k</a>	6758441	365334	Kanta-Häme
3	116	0	116	5750	2239	Vt10-Kt57	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja								
3								Tarve perustason valvontapaikalle?		3	Janakkalan ja Hattulan levikkeet ovat lähellä					Kanta-Häme
3	117	0	120	4531	1821	Kt57-Akaa	2	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja								
3	118	4800			1814	Kappakallio, etelä	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3	Jossain vaiheessa pidennystarve	Iso alue, ei välittömiä parannustoiveita tai ehdotuksia.	<a href="https://goo.gl/maps/8">https://goo.gl/maps/8</a>	6773977	353686	Kanta-Häme
3	118	5600			1814	Kappakallio, pohjoinen	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3	Jossain vaiheessa pidennystarve	Iso alue, ei välittömiä parannustoiveita tai ehdotuksia.	<a href="https://goo.gl/maps/t">https://goo.gl/maps/t</a>	6774465	353037	Kanta-Häme
						<b>Valtatie 4</b>										
4	102	0	103	4770	3291	Helsinki-Kehä III	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja								
4								Tarve minimitason valvontapaikalle		3						Itä-Uusimaa
4	104	0	111	4719	2757	Kehä III-Vt25 liittymä	6	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja								
4	106	1974			3678	Leppäkorven levähdysalue E	4	Valvontaan sopimaton alue		2	Soveltu vain pienimuotoiseen valvontaan, ei tienvarsitarkastuksiin	Todella täynnä oleva levike (kahvila + yöpyvät rekät). Ei toimenpiteitä, yritystoiminta	<a href="https://goo.gl/maps/f">https://goo.gl/maps/f</a>	6693163	395974	Itä-Uusimaa
4	106	2460			3678	Leppäkorven levähdysalue P	4	Valvontaan sopimaton alue		2	Soveltu vain pienimuotoiseen valvontaan, ei tienvarsitarkastuksiin	Todella täynnä oleva levike (kahvila + yöpyvät rekät). Ei toimenpiteitä, yritystoiminta	<a href="https://goo.gl/maps/s">https://goo.gl/maps/s</a>	6693567	396190	Itä-Uusimaa
4	109	6064			2114	Ohkola	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		1	Käytetään säännöllisesti valvontaan.	Molemmat puolet käytössä, hyvä valvontapaikka. Isot levähdysalueet, ei kehittämissuunnitelmia.	<a href="https://goo.gl/maps/f">https://goo.gl/maps/f</a>	6713863	400369	Itä-Uusimaa
4	112	0	116	1440	2372	Vt25 liittymä-Vt12	6	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja								
4	114	3635			2359	Kaukalammin levike	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		2	Käytetään säännöllisesti valvontaan.	Isot levähdysalueet, ei kehittämissuunnitelmia.	<a href="https://goo.gl/maps/t">https://goo.gl/maps/t</a>	6729801	412534	Itä-Uusimaa
4	116	7047			2272	Tuuliharjan levähdysalue	3	Parannustoimenpiteitä vaativa		2	Lännen puolen levähdysalueelta pitäisi poistaa ns. viheralue.	Hyvät liittymäjärjestelyt ja leveä, muttei kovin pitkä alue. Aluetta voisi pidentää viheraluetta kaventamalla.	<a href="https://goo.gl/maps/c">https://goo.gl/maps/c</a>	6744466	419969	Päijät-Häme
4	201	0	210	3508	1912	Vt12-Vt5	6	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja								
4	204	2909			1859	Mäkelän levähdysalue	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3	Idän puoleinen ei soveltu jarrudynamometrilte kioskitoinnin vuoksi.	Iso levähdysalue, ei kehittämissuunnitelmia. Yritystoimintaa.	<a href="https://goo.gl/maps/3">https://goo.gl/maps/3</a>	6770745	439273	Päijät-Häme
4	211	0	219	6565	963	Vt5-Jyväskylä	7	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja								
4	212	7928			986	Onkiniemi	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3		Erityisesti raskaan liikenteen valvontaan rakennettu. Ei toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/c">https://goo.gl/maps/c</a>	6809427	448598	Päijät-Häme
4	214	17			942	Kalho	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		3		Erityisesti raskaan liikenteen valvontaan rakennettu. Ei toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/e">https://goo.gl/maps/e</a>	6812947	445401	Päijät-Häme
						<b>Valtatie 5</b>										
5	113	0	115	1623	811	Vt4-Mikkeli	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja								
5								Tarve valvontapaikalle?		3						Päijät-Häme
						<b>Valtatie 6</b>										
6	116	0	124	1510	733	Koskenkylä-Kouvola	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja								
6								Tarve valvontapaikalle		1	Valvontaa on suoritettu linja-autopysäkeillä + huoltoaseman pysäköintialueella (Pukaron paroni). Ainoa paikka valvoa vt6 liikennettä	Levähdysalue Liljendal-Lapinjärvi? Pukaron liikenneaseman laajennus?				Itä-Uusimaa
						<b>Valtatie 7</b>										
7	1	0	8	3836	2001	Vt4/Kehä III-Porvoo	3	Jaksolla parannettava valvontapaikka								
7	2	2310			2609	Stora Dammen	2	Hyvä valvontapaikka		1	Vaatii laajennuksen tienvarsitarkastuksiin	Alueiden laajennus (nykyisen ulkoreunalle). Mahdollistaisi Kilpilahdesta länteen suuntauvan liikenneväylän.	<a href="https://goo.gl/maps/z">https://goo.gl/maps/z</a>	6681993	398455	Itä-Uusimaa
7	9	0	14	3819	1720	Porvoo-Vt6	4	Jaksolla parannettava valvontapaikka								
7	12	3600			1722	Tammio	3	Parannustoimenpiteitä vaativa		1	Idän ajosuunta kalteva, vaatii laajennuksen tienvarsitarkastuksiin	Alueiden laajennus, kaltevuuden korjaus.	<a href="https://goo.gl/maps/t">https://goo.gl/maps/t</a>	6701999	435970	Itä-Uusimaa
7	15	0	21	1487	939	Vt6-Kotka	2	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja								
7	18	1730			1023	Kronoskogen	1	Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille		1	Käytetään tienvarsitarkastuksiin ja säännöllisesti valvontaan.	Hyvä valvontapaikka, ei toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/e">https://goo.gl/maps/e</a>	6703321	452880	Itä-Uusimaa

TIE	Aosa	Aet	Losa	Lef	KVLras (KA)	Jaksoväli	Nykyisten palvelualueiden lukumäärä (tierekisteristä)	Nykytilan luokitus 1: Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille 2: Hyvä valvontapaikka 3: Parannustoimenpiteitä vaativa 4: Valvontaan sopimaton alue	Tarve 1) erittäin tärkeä 2) tärkeä 3) vähemmän tärkeä	Poliiseilta saadut kommentit	Nykytilanne / Ajatukset kehittämispolusta	GMaps linkki	N-Lat	E-Lon	Pollisivastuualue
<b>Valtatie 10</b>															
10	12	0	15	4643	696	Turku-Vt2	0	Jaksolle ehdotettu valvontapaikka							
10								Ehdotettu valvontapaikka välille Ypjä-Jokioinen	2	Ei ole lainkaan valvontapaikkoja ko. välillä					Kanta-Häme
10	17	0	20	5238	692	Vt2-Kt54	2	Jaksolla nykyisiä valvontapaikkoja							
10	17	4106			699	Järvenpään levike		2: Hyvä valvontapaikka	2	Jos pidennettäisiin, soveltuisi myös teknisille. Jos levikettä pidennettäisiin vähintään muutama kymmenen metriä, niin voisi tehdä teknisiä tienvarsitarkastuksia	Alueen pidentäminen vastaamaan teknisten tienvarsitarkastusten tilantarvetta.	<a href="https://goo.gl/maps/L">https://goo.gl/maps/L</a>	6748381	319100	Kanta-Häme
10	20	4446			699	Perähuhdan levike		1: Soveltu teknisille tienvarsitarkastuksille	3	päälle	toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/v">https://goo.gl/maps/v</a>	6747258	337033	Kanta-Häme
10	21	0	25	4461	626	Kt54-Vt3	2	Jaksolla nykyisiä paikkoja (ja ehdotuksia uusiksi paikoiksi)							
10	21	2155			362	Isonkiven levike		2: Hyvä valvontapaikka	3		Pieni levike, jota ei ole erotettu ajoradasta. Pidetään minimimitoituksen mukaisena paikkana.	<a href="https://goo.gl/maps/F">https://goo.gl/maps/F</a>	6747650	339953	Kanta-Häme
10								Ehdotettu valvontapaikka välille Renko-Hattemala	2	Riittävän iso ja tasainen paikka, paljon maansirtoajoja					Kanta-Häme
10	25	4461	31	2911	725	Vt3-Vt12	0	Jaksolle ehdotettu valvontapaikka							
10								Ehdotettu valvontapaikka välille Hämeenlinna-Tuulos	1	Ei ole lainkaan valvontapaikkoja ko. välillä					Kanta-Häme
<b>Valtatie 12</b>															
12	210	0	214	4941	406	Tampere-Vt10	2	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
12	213	6092			421	Kanalanharju, läntinen		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	2	Huono päällyste, lyhyt	Pienehköt alueet, puutteelliset liittymäjäjestelyt 100 km/h alueelle. Päällysteiden uusiminen ja alueen pidentäminen.	<a href="https://goo.gl/maps/S">https://goo.gl/maps/S</a>	6781358	379884	Kanta-Häme
12	213	6309			421	Kanalanharju, itäinen		2: Hyvä valvontapaikka	2	Huono päällyste, lyhyt, kalteva ylöspäin	Pienehköt alueet, puutteelliset liittymäjäjestelyt 100 km/h alueelle. Päällysteiden uusiminen. Levike on hieman kalteva, jolloin se ei sovellu teknisille tienvarsitarkastuksille.	<a href="https://goo.gl/maps/N">https://goo.gl/maps/N</a>	6781255	380074	Kanta-Häme
12	215	0	217	2500	687	Vt 10 - Kt 54	2	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
12	215	1120			772			Ehdotettu valvontapaikka: Tuuloksen vanha Esso	1	Riittävän iso, jotta siihen saisi ohjattua molemmista suunnista					Kanta-Häme
12	216	725			653	Lammin levike, läntinen		2: Hyvä valvontapaikka	3	Ei muutostarpeita	Pienehkö levike, ei erotettu ajoradasta. Ei toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/L">https://goo.gl/maps/L</a>	6772159	390386	Kanta-Häme
12	216	1416			653	Lammin levike, itäinen		2: Hyvä valvontapaikka	3	Ei muutostarpeita	Pienehkö levike, ei erotettu ajoradasta. Ei toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/C">https://goo.gl/maps/C</a>	6771622	390820	Kanta-Häme
12	220	900			671	Sairakkalan levähdysalue		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	1	Viheraluekavennusten poistaminen. Leventäminen tielle päin kaventaen tien ja alueen välistä viheraluetta.	Pienehkö ajoradasta erotettu levike. Koko n. 80 x 10 m. Puutteelliset liittymäjäjestelyt, sopimaton HCT-yhdistelmille. Alueen pidentäminen ja liittymäjäjestelyiden kehittäminen.	<a href="https://goo.gl/maps/n">https://goo.gl/maps/n</a>	6764106	409417	Päijät-Häme
12	221	3590	223	4573	902	Kt54-Vt4	0	Lyhyt jakso							
12	224	0	232	1036	1036	Vt4-Kouvola	3	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
12	224	6490			1532	Villähteen levähdysalue		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	2	Valvontapaikka, mutta ei hyvä puutteiden vuoksi.	Pienehköt ajoradasta erotetut levikkeet, sopimaton HCT-yhdistelmille. Alueelle ajettaessa sujuva järjestely, mutta liittyminen takaisin liikennevirtaan haastavaa 100 km/h alueella. Alueet pieniä, koko n. 80 x 11 m. Ympäristön maankäytön takia kehittäminen voi olla haasteellista. Alueiden laajennus jos mahdollista, liittymäjäjestelyiden kehittäminen.	<a href="https://goo.gl/maps/C">https://goo.gl/maps/C</a>	6757928	436137	Päijät-Häme
12								Ehdotettu valvontapaikka välille Joutjärvi-Uusikylä	2		Uuden valvontapaikan toteutus hankkeen yhteydessä.				Päijät-Häme
12	224	23750			982	Arolan risteysalue		4: Valvontaan sopimaton alue	2	Käytetään parempien puuttuessa.	Risteysalue, jossa tehty valvontaa. Ei toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/T">https://goo.gl/maps/T</a>	6754644	452124	Päijät-Häme
12	229	2555			1048	Kuusikallio		2: Hyvä valvontapaikka	3		Keskikokoinen levike, ei erotettu ajoradasta. Ei toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/F">https://goo.gl/maps/F</a>	6751955	462738	Päijät-Häme
<b>Valtatie 24</b>															
24	1	0	10	5315	519	Lahti-Kt53	8	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
24	8	9530			519	Maakeski		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	3	Molemmat liian lyhyt HCT -yhdistelmille.	Valvontapaikkojen pidennykset HCT -yhdistelmille sopiviksi.	<a href="https://goo.gl/maps/C">https://goo.gl/maps/C</a>	6796098	409573	Päijät-Häme
24								Tarve valvontapaikalle?	3						Päijät-Häme
24	11	0	12	8631	291	Kt53-Jämsä	1	Jaksolla ei valvontapaikkoja							
24								Tarve valvontapaikalle?	3						Päijät-Häme
<b>Valtatie 25</b>															
25	1	0	8	1477	867	Hanko-Kt52	2	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
25	6	794			975	Lappohja		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	1		Pienehköt alueet, ajoradasta rakenteellisesti erotetut. Ajoradan pohjoispuolella olevaa aluetta hyödynnetään Hangon rintamamuseon pysäköintialueena.	<a href="https://goo.gl/maps/v">https://goo.gl/maps/v</a>	6647011	290424	Länsi-Uusimaa
25	9	0	14	1991	970	Kt52-Kt51	2	Jaksolla valvontaan huonosti sopiva paikka							
25	11	3912			1046	Horsbäck		4: Valvontaan sopimaton alue	1	Vastapäättävä levike, mikä parannettava	Vanha tienpohja, ajoradasta erotettu, koko n. 120 x 7 m. Lähialueen yrityksiltä tullut palautetta alueen käytöstä valvontaan. Ehdotuksena vastapäättävä olevan levikkeen leventäminen, jos mahdollista, sekä liittymäjäjestelyiden kehittäminen.	<a href="https://goo.gl/maps/4">https://goo.gl/maps/4</a>	6657278	307148	Länsi-Uusimaa
25								Tarve valvontapaikalle	1						Länsi-Uusimaa
25	15	0	21	940	794	Kt51-Vt1	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja							
25								Tarve valvontapaikalle	1	Tarve olisi kova - Mustio - vt1					Länsi-Uusimaa
25	22	0	27	3440	918	Vt1-Vt3	2	Jaksolla valvontaan huonosti sopiva paikka							
25	29	4047			982	Märkiö		4: Valvontaan sopimaton alue	3	Ainoa levähdysalue vt25 Hyvinkään länsipuolella ennen Nummelaa	Käytössä, vaikka kahvilaomintaa. Liittymäjäjestelyiden kehittäminen, jos valvonnasta saadaan sovittua yrittäjän kanssa.	<a href="https://goo.gl/maps/E">https://goo.gl/maps/E</a>	6713045	372920	Itä-Uusimaa
25								Tarve valvontapaikalle	1	Ainakin yhdelle paikalle tarve, Myllylampi-Siippoo					Länsi-Uusimaa
25	32	0	36	4130	712	Vt3-Vt4	6	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
25	34	1050			665	Ridasjärvi / Kaukas		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	1	Paras valvontapaikka vt25 vt3-vt4	Levikkeet molemmin puolin tietä. Mahdollinen laajennus ja erottelu ajoradasta.	<a href="https://goo.gl/maps/e">https://goo.gl/maps/e</a>	6721826	391727	Itä-Uusimaa
25	36	150			680	Hirvihaara		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	2	Valvonta mahdollista vain idän ajosuuntaan	Käytössä, mutta ahdas. Paikan mallinen pidentäminen n. 20 metrillä, jotta soveltuu paremmin HCT-rekkojen pysäyttämiseen.	<a href="https://goo.gl/maps/c">https://goo.gl/maps/c</a>	6722520	402862	Itä-Uusimaa
25								Tarve valvontapaikalle?	2						Itä-Uusimaa
<b>Kantatie 45</b>															
45	3	0	10	4641	1371	Kehä III-Vt3	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja							
45								Tarve valvontapaikalle?	2	Nyt mahdollista vain Koskenmäki, Tauko Nukari tai ahtaila pysäkeillä					Itä-Uusimaa
<b>Kantatie 50 (Kehä III)</b>															
50	1	0	1	11986	1442	Kt51-Vt1	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja							
50								Tarve valvontapaikalle?	3						Länsi-Uusimaa
50	3	0	4	3670	4208	Vt1-Vt3	0	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
50	4	1555			3911	Vanhakartano Kehä III		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	1	Molemmat suunnat	Linja-autojen pysäkkiramppi. Selvitetään, voidaanko sallia hyödyntäminen valvontakäytössä. Ei toistaiseksi toimenpiteitä.	<a href="https://goo.gl/maps/C">https://goo.gl/maps/C</a>	6682765	374579	Länsi-Uusimaa
50	6	0	6	7231	6690	Vt3-Kt45	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja							
50								Tarve valvontapaikalle?	2	Erittäin paljon raskasta liikennettä, poikittaisliikenne	Ehdotuksia Petikko, Vehkala, Viinikkala, Tuupakka, Pakkalan monttu				Itä-Uusimaa
50	7	0	7	6256	5884	Kt45-Vt4	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja							
50								Tarve valvontapaikalle?	2	Erittäin paljon raskasta liikennettä, poikittaisliikenne	Ehdotuksia Petikko, Vehkala, Viinikkala, Tuupakka, Pakkalan monttu				Itä-Uusimaa
50	8	0	8	3101	4291	Vt4-Vt7	0	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
50	8	622			4291	Hakunila eriku-ramppi		2: Hyvä valvontapaikka	2	Erittäin paljon raskasta liikennettä, poikittaisliikenne		<a href="https://goo.gl/maps/E">https://goo.gl/maps/E</a>	6683181	394787	Itä-Uusimaa
<b>Kantatie 51</b>															
51	3	0	7	6256	1217	Helsinki-Kehä III	0	Jaksolla ei valvontapaikkoja							
51								Tarve valvontapaikalle?	3	Ei välttämättä tarvetta					Länsi-Uusimaa
51	8	0	16	5895	670	Kehä III-Vt25	0	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
51	10	6827			904	Kt 51 liittymä		3: Parannustoimenpiteitä vaativa	1	Pikkala/Siuntantie	Pieni levike liittymän yhteydessä. Ei toimenpiteitä, liittymän kehittämisestä suunnitelmalla vireillä.	<a href="https://goo.gl/maps/s">https://goo.gl/maps/s</a>	6665242	347193	Länsi-Uusimaa

TIE	Aosa	Aet	Losa	Lef	KVLras (KA)	Jaksoväli	Nykyisten palvelualueiden lukumäärä (tierekisteristä)	Nykytilan luokitus 1: Soveltuu teknisille tienvarsitarkastuksille 2: Hyvä valvontapaikka 3: Parannustoimenpiteitä vaativa 4: Valvontaan sopimaton alue	Tarve 1) erittäin tärkeä 2) tärkeä 3) vähemmän tärkeä	Poliiseilta saadut kommentit	Nykytilanne / Ajatukset kehittämispolusta	GMaps linkki	N-Lat	E-Lon	Poliisivastuualue
						<b>Kantatie 52</b>									
52	1	0	6	5870	346	Vt25-Salo	1	Jaksolla ei valvontapaikkoja							
52								Tarve valvontapaikalle?	3						Länsi-Uusimaa
						<b>Kantatie 53</b>									
53	1	0	3	7818	346	Vt12-Vt24	3	Jaksolla valvontaan huonosti sopiva paikka							
53	3	6225			146	Hokajärven levike	4	Valvontaan sopimaton alue	3	Ei juuri raskasta liikennettä, ei muutostarpeita. Talvella haastava pysäyttää, koska ajoneuvo joutuu lähtemään liikkeelle mäen pohjalta ylämäkeen.	Ei laajennustoimenpiteitä, mutta kunnossapitoa lisätään. Hankalat pituuskaltevuusolosuhteet ja järvi lähellä. Erittäin vähän valvontaan käytetty levike. Talvella haastava pysäyttää, koska ajoneuvo joutuu lähtemään liikkeelle mäen pohjalta ylämäkeen.	<a href="https://goo.gl/maps/r">https://goo.gl/maps/r</a>	6791293	398427	Kanta-Häme
						<b>Kantatie 54</b>									
54	1	0	10	4557	580	Vt10-Vt3	1	Jaksolle ehdotettu valvontapaikka							
54								Ehdotettu valvontapaikka välille Loppi-Riihimäki	1	Ei ole lainkaan valvontapaikkoja ko. välillä					Kanta-Häme
54	11	0	15	1040	601	Vt3-Vt12	8	Jaksolla parannettava valvontapaikka / ehdotettu valvontapaikka							
54								Ehdotettu valvontapaikka välille Riihimäki-Hausjärvi	1	Ei ole lainkaan valvontapaikkoja ko. välillä					Kanta-Häme
54	16	4120			551	Hähkäniemen levähdysalue	3	Parannustoimenpiteitä vaativa	3		Tiukat liittymät. Sopimaton HCT-yhdistelmille. Alueen pidentäminen ja liittymäjärjestelyiden kehittäminen.	<a href="https://goo.gl/maps/v">https://goo.gl/maps/v</a>	6748962	404482	Päijät-Häme
						<b>Kantatie 55</b>									
55	1	0	6	929	566	Vt4-Vt7	6	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
55	1	6216			564	Kt55 Porvoo	3	Parannustoimenpiteitä vaativa	2	Käytetään säännöllisesti valvontaan vaikka ahdas	Käytössä, mutta levikkeet ahtaavat molemmin puolin. Aluiden laajentaminen HCT-ajoneuvoille soveltuviksi.	<a href="https://goo.gl/maps/d">https://goo.gl/maps/d</a>	6700228	421589	Itä-Uusimaa
55	3	5584			492	Kt55 Askola	3	Parannustoimenpiteitä vaativa	2	Käytetään säännöllisesti valvontaan vaikka ahdas	Käytössä molemmin puolin, ahdas. Aluiden laajentaminen HCT-ajoneuvoille soveltuviksi.	<a href="https://goo.gl/maps/8">https://goo.gl/maps/8</a>	6711795	417001	Itä-Uusimaa
55	3	12401			504	Kt55 Mäntsälä Metsäkylä	3	Parannustoimenpiteitä vaativa	2	Käytetään säännöllisesti valvontaan vaikka ahdas. Ensisijainen valvontapaikka Kt 55:llä.	Kt55 vt4-vt7 valvontapaikoista paras. Aluiden laajentaminen HCT-ajoneuvoille soveltuviksi.	<a href="https://goo.gl/maps/S">https://goo.gl/maps/S</a>	6717249	413160	Itä-Uusimaa
						<b>Kantatie 57</b>									
57	1	0	5	7385	321	Vt3-Vt12	5	Jaksolla parannettava valvontapaikka							
57	2	5455			231	Valteen levike, etelä	2	Hyvä valvontapaikka	3	Ei muutostarpeita	Ei muutostarpeita. Vähäistä raskasta ajoneuvoliikennettä	<a href="https://goo.gl/maps/t">https://goo.gl/maps/t</a>	6777811	360615	Kanta-Häme
57	2	5547			231	Valteen levike, pohjoinen	2	Hyvä valvontapaikka	3	Ei muutostarpeita	Ei muutostarpeita. Vähäistä raskasta ajoneuvoliikennettä	<a href="https://goo.gl/maps/t">https://goo.gl/maps/t</a>	6777900	360644	Kanta-Häme

**RAPORTTEJA 77 | 2021**

**RASKAAN LIIKENTEEEN VALVONTAPIKKAVERKON TÄY-  
DENTÄMINEN UUDENMAAN, KANTA-HÄMEEN JA PÄIJÄT-  
HÄMEEN ALUEELLA,  
SELVITYS**

**Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2021**

**ISBN 978-952-314-991-5 (PDF)**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-991-5**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus) | [www.ely-keskus.fi](http://www.ely-keskus.fi)**