

Toimenpidekortit

Helsingin kaupunkilogistiikan kehittämisen
kolmas työpaja, 20.5.2026 KYMP-talo
MADLESS-hanke

LUONNOS 6/2026



Euroopan unionin
rahoittama



Kuvaus ja sisältö

Helsingin logistiikan kehittämistoimenpiteitä kuvaavat toimenpidekortit valmisteltiin MADLESS-hankkeen 20.5.2026 työpajan keskustelun pohjaksi. Toimenpidekortteja on muokattu kesäkuussa 2026 työpajan keskustelujen perusteella. Muutokset alkuperäisiin toimenpidekorttiluonnoksiin on esitetty punaisella tekstillä.

Sisältö

1. [Julkisten latauspisteiden rakentaminen](#)
2. [Kannustimet jaettujen latauspisteiden rakentamiseen](#)
3. [Kalusto- ja kuljetushankintojen kilpailutuskriteerit](#)
4. [Joukkoliikennekaistojen ja -katujen hyödyntäminen nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoille](#)
5. [Riittävät ja oikeanlaiset kuormauspaikat](#)
6. [Ruuhka-ajan ulkopuolisen jakelun edistäminen nollapäästöisille ajoneuvoille](#)
7. [Lähijakelukeskuksen perustaminen keskustaan tai keskustan lähetyville](#)
8. [Logistiikan nollapäästövyöhykkeen määrittäminen](#)
9. [Kaupunkilogistiikan säännöllinen yhteistyö](#)

Julkisten latauspisteiden rakentaminen

Toimenpiteen kuvaus	Lisätään paketti- ja kuorma-autoja palvelevia julkisia latauspisteitä kaupungissa. Toteutus esim. osana yleisten alueiden latauspisteiden kilpailutusta siten, että katujen varsilla osaan latauspisteistä edellytetään jakeluajoneuvojen latauksen mahdollistamista. Selvitetään huoltoasemien rooli logistiikan latausinfraan näkökulmasta sekä kaupungin keinoja parantaa latausinfraa edellytyksiä muilla julkisilla alueilla.		
Toimenpiteen nykytila	Helsingissä on n. 3000 julkista latauspistettä (ei ole virallisesti logistiikalle/raskaalle kalustolle tarkoitettu). eCargo-hankkeessa: 1) testattiin suurteholatausasemien toimivuutta kuorma- ja pakettiautoille (Helsingissä esim. tunnistettiin 13 latauskohdetta 7-metrille jakeluajoneuvolle) ja 2) kartoitettiin alustavasti kuorma- ja pakettiautojen pysäköintipaikkoja, joissa olisi mahdollisesti tarvetta latausinfraalle. Kaupungilla on valmistelussa latauspisteiden hankinta sekä uudenlainen hankintamalli tuleviin yleisten alueiden latauspisteisiin. Seudullisesti keskeisiksi julkisiksi kuorma-autojen latauspaikoiksi on tunnistettu raskaan liikenteen taukopaikat, jotka sijaitsevat pääosin Helsingin ulkopuolella. Vuosaaren satamassa on raskaan liikenteen latausasemalle valmius, joka odottaa avainasiakasta.		
Toteuttamisen vaiheet	• Lataustarpeiden ja potentiaalisten latauspisteiden sijaintien tarkempi selvittäminen (käyttäen pohjana eCargo -hankkeen selvitystä) ja niiden huomioiminen osana yleisten alueiden latausinfraan suunnittelua/kilpailutusta • Rakentamislupaprosessien kuvaaminen latausinfraan osalta • Huoltoasemat kaupungin vuokratonteilla: sopimusten tarkastelu, sillä pidemmät sopimukset voivat mahdollistaa investoinnit latausinfraan		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	• Liikennesuunnittelu ja ilmastoyksikkö: latauspisteiden suunnittelu ja kilpailutus • Rakennusvalvonta: rakentamislupaprosessi • Tontit-yksikkö: Huoltoasemien tonttivuokrasopimusten tarkastelu • Kuljetusyritykset: tiedot sijaintitoiveista (lataus reittien varrella), kalustotyypeistä sekä lataustarpeesta		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1-3v) ☒	Keskipitkä (3-5v) ☒	Pitkä (>5v) ☐
Vaikutus	• Edistää ja tukee käyttövoimasiirtymää • Mahdollistaa merkittävät päästövähennykset • Rohkaisee myös pienempiä kuljetusyrityksiä investoimaan --> Julkinen latausinfra voi olla ratkaisevassa roolissa		

Kannustimet jaettujen latauspisteiden rakentamiseen			
Toimenpiteen kuvaus	Jaetulla latauspisteellä tarkoitetaan, että organisaatio, joka on rakentanut latausinfrastruktuuria omaan tarpeeseensa antaa latausmahdollisuuden myös yhdelle tai useammalle muulle organisaatiolle. Jaettu lataus voi olla sopimus pohjaista, toimijakohtaisesti räätälöityä ja ajallisesti kohdennettua kapasiteetin jakamista, ei pelkästään kaikille avointa käyttöä.		
Toimenpiteen nykytila	Joissain tapauksissa yritykset antavat alihankkijoidensa käyttää varikon latausinfraa. Sellaista jaettua latausinfraa, johon mikä vain yritys voisi tehdä sopimuksen varikolla lataamisesta, ei ole vielä tunnustettu olevan Helsingissä. Nobina ja Posti ovat tehneet latauspisteen yhteiskäytöstä selvityksen, jonka oppeja voivat hyödyntää myöhemmin, kun tulee tarve jaetulle latausinfrastruktuurille. Esim. Norjassa ja Ruotsissa jaettu latausinfra on yleisempää. Toimintamalleja (esim. pääsy varikolle, aikataulut) tulee kehittää ja tuoda osaksi infran suunnittelua. Keskeinen haaste liittyy myös sähkön hinnoitteluun ja myyntiin sekä siihen liittyviin sääntelykysymyksiin.		
Toteuttamisen vaiheet	- Toteutetaan selvitys eri toimintamalleista sekä kaupungin roolista ja mahdollisista kannustimista (kilpailutukset, tontinluovutusehdot, rahalliset kannusteet) - Selvitetään myös sähkön myymiseen liittyvät vaihtoehdot (kW-myynti ei onnistu ilman erillistä operaattoria) - Mahdollinen pilotti, jossa opitaan jaetun latausinfraan käytännöistä ja vaikutuksista Kaupungin oman latausinfraan jakaminen		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Kaupunki selvittää jaetun latausinfraan potentiaalia ja toteutusmalleja. Kaupunki toimii edelläkävijänä pilotoimalla oman latausinfraansa jakamista. Kaupunki toimii fasilitaattorina jaettuun latausinfraan liittyvissä keskusteluissa ja tiedonjaossa. Yksityisille varikoille, varastoille ja terminaaleihin sijoittuvan latausinfraan osalta pääpaino latausinfraan jakamisessa on toimijoilla.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1-3v) ☐	Keskipitkä (3-5v) ☒	Pitkä (>5v) ☒
Vaikutus	Rakennettu latausinfrastruktuuri saadaan tehokkaampaan käyttöön. Jaettu latausinfrastruktuuri lisää latausmahdollisuuksia ja näin voi kannustaa sähköisen kaluston hankkimiseen ja mahdollistaa kaluston sähköistymisen myös pk-yrityksille, joilla ei ole mahdollisuutta investoida omaan latausinfraan.		

Kalusto- ja kuljetushankintojen kilpailutuskriteerit

Toimenpiteen kuvaus	Kaupungin hankintojen kilpailutuskriteereillä määritellään mm. minimitaso sille, millaisella kalustolla kaupungin tuottamia ja tilaamia kuljetuksia ajetaan.		
Toimenpiteen nykytila	Kaupunki päivittää säännöllisin väliajoin kaupunkitasoisia ajoneuvojen ja kuljetuspalveluiden hankintakriteereitä. Uusin päivitys on päätöksenteossa 2026. Kriteerien jalkautuksessa on ollut haasteita ja osa hankintoja tekevistä ei tunne kriteeristöä. HVO:n käytölle linjataan takaraja heti, kun se on mahdollista. Markkinavuoropuhelun roolia korostetaan ja markkinatilanteen salliessa hankintayksiköitä suositellaan käyttämään vaativampia kriteereitä.		
Toteuttamisen vaiheet	- Päivitettyjen hankintakriteerien käyttöönotto ja jalkautus (mm. koulutuksia hankinnoista vastaaville) - Hankintakriteerien käyttöönotto ohjeellisena myös hankinnoissa, joissa kuljetus on osa hankintaa - Hankintojen seurannan kehittäminen hankintakriteerien ja puhtaiden ajoneuvojen lain toteutumisen varmistamiseksi - Markkinavuoropuhelu hankintojen yhteydessä ja kriteereitä tiukemmat kilpailutukset soveltuvissa kohteissa - Mahdollinen sähkökuorma-autojen hankintapilotti - Hankintakriteerien päivittäminen ja kiristäminen lähivuosina Palveluna ostamisen mahdollisuus niissä hankinnoissa, joissa määrät ja palvelutasot ovat tiedossa → voi mahdollistaa optimoinnin paremmin kuin tuntihintainen ostaminen Osaan hankintoja laatupisteytys tai pieni lisäpainotus vähimmäistasoa päästöttömämmästä kalustosta		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Strategiaosasto ja KYMP ympäristöpalvelut vastaavat hankintakriteerien päivityksestä. Hankintoja tekevät lukuisat kaupungin asiantuntijat, joiden koulutus kriteerien käyttöön on tärkeää. Aktiivinen markkinavuoropuhelu yritysten kanssa on tärkeää, jotta eri kilpailutusten kriteerit ovat mahdollisia toteuttaa, mutta samaan aikaan kunnianhimoisia.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1-3v) ☒	Keskipitkä (3-5v) ☒	Pitkä (>5v) ☐
Vaikutus	Kaupungin hankinnoilla voidaan vaikuttaa tehokkaasti kalustoon ja päästövähennyksiin. Päästövähennyksiä voidaan saada aikaan laajemmin kuin kaupungin omissa hankinnoissa, jos samaa kalustoa käytetään myös muihin kuljetuksiin. Hyvin tiukat hankintakriteerit voivat vähentää yritysten mahdollisuuksia osallistua kilpailuihin. Kaluston saatavuus ja mahdolliset poikkeustilanteet tulee huomioida. Esim. asteittain voimaan tulevilla ehdoilla voidaan lisätä yritysten mahdollisuuksia osallistua kilpailutuksiin. Riittävän pitkät sopimusajat ovat investointien edellytys.		

Joukkoliikennekaistojen ja -katujen hyödyntäminen nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoille			
Toimenpiteen kuvaus	Toimenpide antaisi nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoille etuuden käyttää joukkoliikennekaistaa tai –katua silloin, kun se muuten on vain joukkoliikenteen käytössä. Etuus voisi koskea joitain nykyisistä joukkoliikennekaistoista tai –kaduista tai se voisi tarkoittaa uutta, vain joukkoliikenteelle ja nollapäästöiselle tavaraliikenteelle tarkoitettua kaistaa.		
Toimenpiteen nykytila	Useimmilla Helsingin tärkeimmistä sisääntuloväylistä kuorma- ja pakettiautot on sallittu joukkoliikennekaistoilla arjen ruuhka-aikojen (7–9 ja 15–18) ulkopuolella. Näiden lisäksi Helsingissä on lukuisia muita joukkoliikennekatuja ja -kaistoja, joista osalla kuorma- ja pakettiautot saavat ajaa joko koko ajan tai ruuhka-aikojen ulkopuolella. Näitä ei ole rajattu käyttövoiman mukaan. Nykyisten kaistojen käyttöä valvotaan vain vähän ja väärinkäyttö on yleistä. HSL selvittää joukkoliikennekaistoille pysähtymisestä/pysäköinnistä ja joukkoliikennekaistoilla ajamisesta aiheutuvia viiveitä. Tätä tietoa voidaan hyödyntää suunniteltaessa joukkoliikennekaistojen ja -katujen hyödyntämistä nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoille.		
Toteuttamisen vaiheet	- Valvonnan tehostaminen hyödyntäen esim. ANPR (Automatic Number Plate Recognition) –kameroita Tarvittaessa kysely logistiikkatoimijoille pullonkauloista: millä kaistoilla tai kaduilla sujuvoittamista tarvitaan eniten - Pilotti etuudesta, jonka vaikutuksia liikenteeseen ja käyttövoimiin tutkittaisiin - Tarvittaessa poikkeuslupahakemus käytettävään liikennemerkkiin - Liikenteenohjaussuunnitelmien päivittäminen - Viestintä		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Tarkemmat toimenpiteet voidaan suunnitella kaupungin liikennesuunnittelussa. Sekä nykyisten kaistojen että tulevien etuuksien valvonta on tärkeää, jossa poliisilla on olennainen rooli. Kaupungin ja yritysten yhteyshenkilöt varmistavat, että säännöt ja etuudet ovat selkeät kuljettajille.		
Toteuttamisen aikajänne (☑)	Lyhyt (1-3v) ☒	Keskipitkä (3-5v) ☐	Pitkä (>5v) ☐
Vaikutus	Toimenpiteellä voidaan kannustaa nollapäästöisen ajoneuvon hankintaan, jos sillä saa merkittävää etua toimintaan. Nykyisessä toimintaympäristössä toimenpide ei todennäköisesti ole erityisen vaikuttava, joten se tulisi toteuttaa yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa.		

Riittävät ja oikeanlaiset kuormauspaikat

Toimenpiteen kuvaus	Oikeanlaiset kuormauspaikat mahdollistavat sujuvat ja turvalliset toimitukset sekä huoltoajon. Kuormauspaikkojen kehittäminen pitää sisällään sekä paikkojen määrän että niiden toimivuuden tarkastelun. Lisäksi tavoitteena on selvittää vaikutukset nollapäästöisille ajoneuvoille osoitetuista kuormauspaikoista tai muista etuuksista, kuten jakeluaikojen pidentämisestä.		
Toimenpiteen nykytila	Katutilassa lastaaminen on sallittua monin tavoin, mutta sopivien kuormauspaikkojen puute voi heikentää turvallisuutta ja kuljettajien työhyvinvointia. Helsingissä valtaosa kuormauspaikka-merkillä osoitetuista paikoista sijaitsee kantakaupungin alueella. Vuonna 2025 tehdyn kuormauspaikkojen kehittämissuunnitelman pohjalta on tavoitteena laatia konkreettisempi kantakaupungin kuormauspaikkojen yleissuunnitelma ja tunnistaa tarvelähtöisesti n. 100 uutta potentiaalista sijaintia. Liikennejärjestelyt, kuten yksisuuntaiset kadut, voivat lisätä kuormauspaikkojen tarvetta.		
Toteuttamisen vaiheet	- Kuormauspaikkojen kehittämissuunnitelma → Konkreettisemmän tason yleissuunnitelma kantakaupungin alueelle - DISCO- ja logistiikan saavutettavushankkeiden datan hyödyntäminen kuormauspaikkojen kehittämisessä - Suositukset rakentamiseen (asemakaavoitus, rakennusvalvonta) - kuormauspaikkojen huomiointi - Nollapäästöisen kaluston etuuksien selvittäminen, esim. jakeluaikojen pidentäminen klo 18 → 20		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	- Liikennesuunnittelu: kuormauspaikkasuunnitelmat, ottaen huomioon kaavoituksen, rakennusvalvonnan, ympäristönvalvonnan ja jätehuollon näkökulmat sekä ajoneuvojen pituudet ja mahdolliset matalammat maavarat - Tarvelähtöinen suunnittelu: yhteistyö yritysten kanssa (sijainnit, riittävä aika lastaamiseen/purkamiseen, pysäköinninvalvonta jne.)		
Toteuttamisen aikajänne (☑)	Lyhyt (1-3v) ☑	Keskipitkä (3-5v) ☐	Pitkä (>5v) ☐
Vaikutus	- Toimitusten tehokkuus ja liikenteen sujuvuus pienentävät ympäristövaikutuksia: kiertelyn ja pysähdysten väheneminen → polttoaineen kulutuksen, päästöjen ja melun väheneminen - Liikenteen turvallisuus ja kaupunkitilan toimivuus paranevat, kun ajoneuvot pysähtyvät niille osoitetuille paikoille → konfliktit vähenevät - Nollapäästöisille jakeluajoneuvoille tarkoitetut kuormausetuudet voisivat kannustaa kalustoinvestointeihin joissain ajoneuvoluokissa - Vaikutukset lähijakelukeskusten ja kevyiden jakeluajoneuvojen lisäämiseen huomioitava		

Ruuhka-ajan ulkopuolisen jakelun edistäminen nollapäästöisille ajoneuvoille			
Toimenpiteen kuvaus	Tavoitteena on siirtää osa tavaraliikenteestä päiväsaikaan ruuhkautuneilta ajoilta ilta-, yö- ja varhaisaamutunneille hyödyntämällä nollapäästöisiä ajoneuvoja sekä melua vähentäviä jakelukäytäntöjä. Toimenpiteen soveltuvuus ja toteuttamismahdollisuus riippuu kuljetuskohteesta.		
Toimenpiteen nykytila	Valtaosa tavarajakeluista ajoittuu aamulle (noin klo 6–10), mikä lisää liikenteen ruuhkautumista erityisesti keskustoissa. Helsingissä jakelua hiljaisina aikoina rajoittavat asumisterveysasetuksen mukaiset melurajat ja kaupungin ympäristönsuojelumääräykset. Niiden mukaan erityisen häiritsevää melua aiheuttava toiminta on kielletty asuin-, majoitus- ja hoitorakennusten läheisyydessä yöaikaan klo 22.00–7.00, mikä rajaa yöjakelun mahdollisuuksia asuinalueilla. Lisäksi tilaajien toimitusaikatoiveet vaikuttavat kuljetusten toteuttamiseen.		
Toteuttamisen vaiheet	- Nykytilan kartoitus: selvitetään jakeluaikojen nykykäytännöt kaupungin hankkimissa kuljetuksissa ja tunnistetaan soveltuvat pilotti-kohteet (esim. koulut, päiväkodit, sairaalat, kirjastot ja muut julkiset rakennukset). - Pilotointi ja seuranta: toteutetaan lyhytaikainen kokeilu nollapäästöisellä kalustolla ja seurataan melutasoja, häiriöitä ja toiminnallisia vaikutuksia → Toimenpiteen kehittäminen ja laajentaminen.		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Kaupungin hankintaorganisaatiot: mahdollistavat ruuhka-ajan ulkopuolisen jakelun omissa hankinnoissaan. Ympäristönsuojelu ja meluasiantuntijat: tukevat meluvaikutusten arvioinnissa ja seurannassa. Kuljetus- ja palveluyritykset: toteuttavat jakelut nollapäästöisellä kalustolla ja hiljaisilla toimintatavoilla. Tilojen omistajat ja käyttäjät: sopivat vastaanottojärjestelyistä (avaimet, hälytykset, miehittämätön vastaanotto).		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1-3v) ☒	Keskipitkä (3-5v) ☐	Pitkä (>5v) ☐
Vaikutus	- Yö- ja varhaisaamujakelut kouluihin, päiväkoteihin, museoihin ja hotelleihin voivat vähentää häiriöitä päivittäiselle toiminnalle sekä parantaa turvallisuutta ja toimitusvarmuutta - Kansainväliset tutkimukset ja kokeilut osoittavat, että ruuhka-ajan ulkopuoliset jakelut voivat vähentää kuljetusten päästöjä merkittävästi		

Lähijakelukeskuksen perustaminen keskustaan tai keskustan lähetyville			
Toimenpiteen kuvaus	Kaupunki tukee perustamista tai perustaa yhteistyössä avaintoimijoiden kanssa lähijakelukeskuksen keskustaan tai keskustan lähetyville. Tavoitteena on vähentää ajoneuvokilometrejä, raskaan liikenteen määrää keskustassa ja päästöjä, sekä mahdollistaa jakelu sähköajoneuvoilla ja kevyillä jakeluajoneuvoilla. Erilaiset toimintamallit ovat mahdollisia: kolmas osapuoli hoitaa jakelun, yritys itse jakelee pienemmällä kalustolla tai yritykset hyödyntävät yhteisiä kuljetusresursseja.		
Toimenpiteen nykytila	Helsingin kaupunki ei ole osallisena lähijakelukeskuksessa, mutta esim. DISCO-hankkeessa pilotoitiin lähijakelukeskusta Ruoholahdessa 2024. Pilotissa lähetykset tuotiin suuremmilla pakettiautoilla Ruoholahden lähijakelukeskukseen, josta ne jaeltiin keskustan kohteisiin kuormapyörillä ja sähköisillä pakettiajoneuvoilla sekä jakeluroboteilla.		
Toteuttamisen vaiheet	• Esiselvitys: analysoidaan tarve ja mahdolliset sijainnit (esim. huoltotunneli) • Yhteistyömallin määrittely → Kaupungin rooli (mahdollistaja, tilaaja, pilottikumppani, tilan osoittaja, pitkäjänteisen toiminnan mahdollistaja) • Pilotointi → Arviointi ja kehittäminen		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Yrityksillä keskeinen rooli soveltuvien sijaintien tunnistamisessa. Kaupunki mahdollistaa toiminnan ja mahdollisen pilotoinnin käynnistämisen. Lähijakelukeskuksen operaattori - erillinen hallinnointi- ja operointiorganisaatio, joka vastaa lähijakelukeskuksen päivittäisestä toiminnasta, asiakassuhteista ja taloudellisesta kannattavuudesta. Toiminta ei tyypillisesti synny ilman selkeää vastuutahoa, jolla lähijakelukeskus on itsenäinen liiketoiminta. Yritykset tarvitsevat vahvoja ohjauskeinoja tai kannustimia, jotta ne muuttavat nykyisiä logistiikkaratkaisujaan.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1-3v) ☐	Keskipitkä (3-5v) ☐	Pitkä (>5v) ☒
Vaikutus	• Toimenpiteen houkuttelevuus ja vaikutus riippuu vahvasti muiden toimenpiteiden toteuttamisen tasosta ja kaupunkirakenteesta. • Simulointi- ja tapaustutkimuksissa lähijakelukeskukset ovat vähentäneet ajoneuvokilometrejä noin 10–50 % ja CO₂-päästöjä jopa 70–80 % nollapäästöiseen jatkojakeluun yhdistettynä.		

Logistiikan nollapäästövyöhykkeen määrittäminen			
Toimenpiteen kuvaus	Nollapäästövyöhykkeillä tarkoitetaan kaupunkien alueita tai katuja, joilla pyritään vähentämään tieliikenteen päästöjä rajoittamalla päästöjä aiheuttavien ajoneuvojen käyttöä. Päästörajoitukset voivat koskea kaikkea tieliikennettä tai esim. vain raskasta liikennettä. Nollapäästövyöhyke on tunnistettu aiemmissa selvityksissä vaikuttavimmaksi kaupungin toimivallassa olevaksi liikenteen päästövähennystoimenpiteeksi. Vyöhykkeen laajuus ratkaisee vaikutuksen: laajempi alue ohjaa kalustohankintoja tehokkaammin kuin yksittäiset kadut.		
Toimenpiteen nykytila	Nykyisellään Helsingin kantakaupungissa on HSL:n ja HSY:n kalustoa ohjaava ympäristövyöhyke, jonka käytännön toteutus on hankintojen ja sopimusten kautta. Nykyinen ympäristövyöhyke rajaa näistä sopimuksista kaikista vanhimman kaluston pois..		
Toteuttamisen vaiheet	- Nykyisen ympäristövyöhykkeen päivittäminen - Logistiikan nollapäästövyöhykkeen toteuttamisen selvittäminen - Päätös suunnittelun käynnistämisestä - Toimenpiteen tarkempi suunnittelu vuorovaikutteisesti Vaiheittainen käyttöönotto		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Kaupungin ja sidosryhmien yhteistyö on välttämätöntä toimenpiteen määrittelyssä ja mahdollisessa suunnittelussa. Kaupungin päättäjillä on merkittävä rooli siinä, lähdetäänkö toimenpidettä suunnittelemaan tarkemmin. Kaupungin on annettava mahdollisimman ajoissa selkeä viesti asukkaille ja yrityksille tulevaisuuden suunnasta, jotta toimenpiteeseen sopeutumiselle on hyvin aikaa ja näkymä tulevaan on selkeä.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1-3v) ☐	Keskipitkä (3-5v) ☒	Pitkä (>5v) ☐
Vaikutus	Toimenpiteellä on merkittävä CO₂-päästövähennyspotentiaali ja vahva investointisignaali. Asukkaisiin ja yrityksiin kohdistuvat muut vaikutukset riippuvat paljon mahdollisen vyöhykkeen toteuttamistavasta. Hyötyjä tulisi etenkin kaupunkiympäristön viihtyisyyden ja terveellisuuden lisääntymisestä. Haittoja tulisi kuljetusmahdollisuuksien kaventumisesta ja kustannusten kasvusta.		

Kaupunkilogistiikan säännöllinen yhteistyö			
Toimenpiteen kuvaus	Pääkaupunkiseudun logistiikan sidosryhmien edustajat keskustelevat säännöllisesti toimintaympäristöä kehittävien (päästövähennys)toimenpiteiden toteuttamisesta, tulevista muutostarpeista sekä alan laajemmista trendeistä ja säätelystä. Keskustelua täydennetään teemakohtaisilla kokonaisuuksilla (esim. jakelupaikat, pysäköinti, valvonta, EU-sääntely sekä yksittäiset kohdealueet).		
Toimenpiteen nykytila	Citylogistiikan yhteistyöryhmä kokoontuu 2-3 kk välein. Yhteistyöryhmässä on jäseniä pääkaupunkiseudun kunnista sekä logistiikka-alan edunvalvontajärjestöistä. Yhteistyöryhmää vetää Palvelualojen työnantajat Palta. Yhteistyöryhmä järjestää kerran vuodessa Citylogistiikkafoorumin, jossa laaja osallistujajoukko keskustelee citylogistiikan ajankohtaisista teemoista. Nykyinen yhteistyömalli ei välttämättä tavoita kaikkia sidosryhmiä. Yritysedustus ei ole kattava: pienet yritykset sekä Helsingissä toimivat, mutta muualla sijaitsevat toimijat saattavat jäädä ulkopuolelle.		
Toteuttamisen vaiheet	- Sopivan yhteistyötavan/viestintäkanavan määrittäminen (esim. säännölliset paneelit, työpajat) - Keskeisten käsiteltävien teemojen tunnistaminen - Vastuutahojen nimittäminen - Kaupunkilogistiikan yhteyshenkilön osoittaminen kaupungin puolelta - Hankkeiden yhteydessä tehtävän yhteistyön jatkaminen → Kokeiluista ja hankkeista kohti pitkäjänteistä toimintaa		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Kaupunki viestii säännöllisesti logistiikkaan vaikuttavista toimista ja tiedottaa mahdollisimman aikaisin kaupungin tulevista suunnitelmista ja niiden luonnoksista. Toimenpiteissä huomioidaan erikokoisten toimijoiden näkökulmat. Kaupunkitilan kehittämisessä kuullaan logistiikkatoimijoiden näkemyksiä. Kaupungin hankintoja kehitetään markkinavuoropuhelujen avulla. Viestintää laajennetaan koskemaan myös verkoston ulkopuolisia toimijoita.		
Toteuttamisen aikajänne (☑)	Lyhyt (1-3v) ☒	Keskipitkä (3-5v) ☐	Pitkä (>5v) ☐
Vaikutus	- Ennakoitavuus investoinneille (näkyvä käyttövoimiin, infraan ja säätelyyn) - Vuorovaikutteinen ja kehittävä toimintakulttuuri – etsitään toimivia ratkaisuja yhteistyössä - Mahdollisimman yhtenäiset ja yhteensopivat toimintatavat yli kuntarajojen - Avoin keskustelu ja ennakoiva tiedottaminen lisää toimintaympäristön muutosten hyväksyttävyyttä		