



MADLESS

Meta-Analysis Driven Logistics Emission Solutions through Stakeholder Collaboration

Helsingin kaupunkilogistiikan kehittämisen kolmas työpaja 20.5.2026
Yhteenveto keskeisistä tuloksista





Työpajan sisältö & tavoite

- **Työpaja 20.5.2026, KYMP-talo, Helsinki**
 - Tavoitteena oli työstää päästövähennystoimenpiteiden (9 kpl) konkreettista toteuttamista yhdessä alan keskeisten sidosryhmien kanssa
 - Keskusteluissa hyödynnettiin ennakkoon toimitettuja toimenpidekorttien luonnoksia
- **Osallistujina (26 kpl) asiantuntijoita alan keskeisistä sidosryhmistä**
 - Helsingin kaupungin eri palvelualueilta, kuntayhtymistä, yrityksistä, yhdistyksistä, ym.





Yleistä työpajan keskusteluista

- Keskustelut eri toimenpiteiden toteuttamisesta olivat antoisia
- Toimenpidekorttien luonnoksia pidettiin pääsääntöisesti hyvinä
- Työpajan keskusteluissa tuli sekä tarkennuksia että huomioon otettavia asioita toimenpiteiden toteuttamiseen
- Työpajan tuloksia tullaan käyttämään toimenpidesuosittelusten kokoamiseen ja toimenpidekorttien viimeistelyyn





Poimintoja työpajakeskusteluista toimenpiteittäin



Funded by
the European Union



Tarkastellut päästövähennystoimenpiteet

Toimenpide
• Julkisten latauspisteiden rakentaminen
• Kannustimet jaettujen latauspisteiden rakentamiseen
• Kalusto- ja kuljetushankintojen kilpailutuskriteerit
• Joukkoliikennekaistojen ja/tai -katujen hyödyntäminen nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoille
• Riittävät ja oikeanlaiset kuormauspaikat
• Yöjakelun edistäminen nollapäästöisille ajoneuvoille
• Lähijakelukeskuksen perustaminen keskustaan tai keskustan lähetyville
• Logistiikan nollapäästövyöhykkeen määrittäminen
• Kaupunkilogistiikan säännöllinen yhteistyö





Julkisten latauspisteiden rakentaminen

- Latauspisteiden sijainnin tärkeys → lataus ei saa muuttaa päivän jakelureittiä
- Huoltoasemat kaupungin vuokratonteilla → pidemmät vuokrasopimukset voivat mahdollistaa investoinnit latausinfraan
- Yleisille alueille (katualueille) voi olla kysyntää myös hitaampaan yölataukseen (50kW DC-laturi).
- Latauspisteiden reaaliaikaisen tilannetiedon saatavuuden mahdollisuuksien selvittäminen → todettiin, että jonottaminen ei sovi jakelun tehokkaaseen hoitamiseen, mutta varausjärjestelmän tarpeellisuus jakoi osallistujien mielipiteitä.
- Latausmahdollisuuksien tutkiminen yleisillä alueilla olevien kuormauspaikkojen yhteyteen
- Koetaan, että nykyisellään julkisten latauspisteiden käyttö on liian kallista. On kuitenkin epäselvää voiko kaupunki tähän vaikuttaa.





Kannustimet jaettujen latauspisteiden rakentamiseen

- Suuri osa yritysten latauskapasiteetista sijaitsee yksityisillä varikoilla ja terminaaleissa, joissa kapasiteettia voisi joissakin tilanteissa olla mahdollista jakaa myös muiden toimijoiden käyttöön
- Yleinen huolenaihe liittyi sähkön myyntiä koskevaan sääntelyyn tilanteessa, jossa toimitaan logistiikkaoperaattorina ja myydään sähköä muille yrityksille
- Yritykset pitivät tärkeänä latauspisteiden yhteiskäyttöön liittyvien riskien huomioimista, kuten latauskapasiteetin riittävyttä, turvallisuutta ja mahdollisia operatiivisia häiriöitä
- Latauspisteiden yhteiskäyttö vaatii teknisiä ratkaisuja esim. varausten, käyttöoikeuksien ja laskutuksen hallintaan
- Varmuus vapaana olevasta latauspisteestä voi lisätä jaettujen latauspisteiden houkuttelevuutta suhteessa julkisiin latauspisteisiin.
- Kaupunki voisi toimia suunnannäyttäjänä ja jakaa omaa latausinfraa.





Kalusto- ja kuljetushankintojen kilpailutuskriteerit

- Keskusteluissa nousi esiin, että sopimusehtojen asteittainen kiristyminen sopimuskauden aikana tuo ennakoitavuutta
- Osallistujat toivat esiin, että minimikriteerien lisäksi voisi olla laatupisteytys tai pieni lisäpainotus vähimmäistasoa päästöttömämmästä kalustosta
- Ehdotettiin palveluna ostamisen mahdollisuutta niissä hankinnoissa, joissa määrät ja palvelutasot ovat tiedossa
 - Tämä voi mahdollistaa kuljetusten optimoinnin paremmin kuin tuntihintainen ostaminen
- Huomiona, että HVO (hydrotreated vegetable oil) on välivaiheen ratkaisu
- Osallistujat ehdottivat seudullisia minimikriteereitä Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkien sekä kuntayhtymien kanssa





Joukkoliikennekaistojen ja/tai -katujen hyödyntäminen nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoile

- Keskusteluissa toimenpide nähtiin helposti toteutettavana, lyhyen aikavälin toimenpiteenä.
- Toimenpide toivottiin toteutettavan ensisijaisesti mahdollistamisen, eikä rajoittamisen kautta.
- Pilotoinnin aloittaminen Hämeentielle nähtiin sopivana ratkaisuna, ja muita mahdollisia kohteita tulisi selvittää yhdessä yritysten kanssa.
- Haasteeksi tunnistettiin riittävä valvonta. Valvontaan voitaisiin hyödyntää esimerkiksi ANPR (Automatic Number Plate Recognition) -kameroita.
- Tarve selvittää vaikutuksia joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sujuvuuteen: esim. joukkoliikenteen sujuvuuden heikkeneminen voi vaikuttaa kokonaispäästöihin jopa negatiivisesti.
- Toimenpide yksinään ei todennäköisesti ole vahva kannustin nollapäästöisen kaluston hankintaan, minkä takia se tulisi toteuttaa yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa.





Riittävät ja oikeanlaiset kuormauspaikat

- Kuormauspaikkoja on edelleen liian vähän tai ne eivät vastaa jakelun tarpeita → Paikoin joudutaan toimimaan vasten ohjeita
 - Kuormauspaikkaruutujen tulisi olla myös tarpeeksi isoja
- Nollapäästöiset kuormauspaikat voivat toimia ajurina päästöttömyyteen
 - Innostava mahdollisuus, mikäli esim. Aleksanterinkadulla voisi olla laajat huoltoajat sähköisellä kalustolla
 - Ennemmin alue-/aikarajoitukset tai -mahdollisuudet sähköiselle kalustolle
- Kuormauspaikkojen aikarajoituksia olisi tarpeen laajentaa klo 18 → klo 20
- Yksisuuntaisten katujen vaikutuksen huomiointi → Kuormauspaikkoja tarvitaan enemmän
- Katutilassa lastaamisessa haasteita: esim. sähköpakettiauton maavara akun vuoksi pienempi, akkuun osumia reunakivetyksistä
- Kuormauspaikkojen sijoittelussa lähialueen asukkaisiin kohdistuvien haittojen (melu) huomiointi





Yöjakelun edistäminen nollapäästöisille ajoneuvoille

- Nähdään yrityksille kannatettavana toimenpiteenä, joka vähentää ruuhkassa ajamista ja päästöjä.
- Yrityksillä on tahtotilaa toteuttaa yöjakelua ja ruuhka-aikojen ulkopuolista jakelua.
- Toimenpiteen toteutettavuus riippuu toimitusten kohteista → Jotkut toimituskohteet sijaitsevat kauempana asuinrakennuksista, mikä mahdollistaa yötoimitukset
- Suurimpiin haasteisiin kuuluvat melurajoitukset. Suuri osa melusta tulee rullakkokuljetuksista.
- Kaupunki/kuntayhtymät voisivat laajentaa tilausten vastaanottoaikoja esim. päiväkodeissa, kouluissa ja sairaaloissa.





Lähijakelukeskuksen perustaminen keskustaan tai keskustan lähetyville

- Keskusteluissa nousi esiin, että toimenpide vaatii onnistuakseen nykyistä suurempia kannustimia vaihtaa pienempään/päästöttömään jakelukalustoon kaupunkialueella.
- Toimenpiteellä ei yksinään nähty suurta päästövähennyspotentiaalia → Toimenpide voitaisiin toteuttaa esim. yhdessä logistiikan nollapäästövyöhykkeen kanssa
- Haasteeksi aiemmissa pilottihankkeissa on tunnistettu erityisesti sopivan tilan löytäminen.
- Keskusteluissa pohdittiin, millaiselle liiketoimintamallille lähijakelukeskus voisi perustua ja, miten vastuunjako toteutettaisiin.
- Kaupungilla nähtiin olevan tärkeä rooli toiminnan fasilitoinnissa: tilan tarjoaminen ja pitkäjänteisen toiminnan tukeminen kaupungin toimesta nähtiin jopa vähimmäisvaatimuksena keskuksen toiminnalle.





Logistiikan nollapäästövyöhykkeen määrittäminen

- Vaiheittainen toteutus: päätös/signaali ensin, sitten pilotti/pieni alue, myöhemmin laajennus
- Kohdentamiseen ja rajaukseen liittyy paljon selvitettäviä asioita: koskeeko toimenpide kaikkia ajoneuvoja, vain uutta kalustoa, tiettyjä kokoluokkia, tiettyjä yrityskokoja, tiettyjä toimialoja jne.
- Valvontamallin selvittäminen olennaista: kamerat, rekisterikilven tunnistus, tarrat, sanktiot ja lupakäytännöt
- Poikkeuslupien ja poikkeusreittien määrittely, esimerkiksi satama, läpiajoliikenne, jätehuolto, pelastus, poliisi, rakentaminen ja tuotantolaitokset
- Toteutuksen tulisi olla mahdollisimman oikeudenmukainen ja yksinkertainen.
- Seutuyhteistyö nähdään toimenpiteen toteuttamisen kannalta tärkeäksi.
- Vyöhykkeen käyttöönotto edellyttää riittävää latausinfraa.





Kaupunkilogistiikan säännöllinen yhteistyö

- Tunnistettiin tarve kaupungin palveluksessa työskentelevälle logistiikan asiantuntijalle, joka tuntee toimintaympäristön ja toimialan tarpeet.
- Tunnistettiin tarve tapahtumille, joissa kerrotaan EU –sääntelystä, niiden sisällöstä ja vaikutuksista yrityksille.
- Citylogistiikan yhteistyöryhmä koettiin toimivana. Nähtiin, että Helsingille tarvitaan oma yhteistyöfoorumi, koska rajoitteet poikkeavat Vantaasta ja Espoosta.
- Yhteistyön tulee johtaa konkreettisiin toimenpiteisiin.
- Kaikessa yhteistyössä toivotaan, että aikataulut tulevat hyvissä ajoin, jolloin mahdollisimman moni pääsee paikalle. Lähitapaamiset koetaan hyvänä.
- Varmistetaan, että käsitelty tieto jaetaan paitsi osallistujille myös muille verkoston sidosryhmille, jotka eivät päässeet paikalle → Tiedon jakaminen on tehokkainta sähköpostitse
- Otetaan pk-yritykset mukaan keskusteluihin ja viestintäkanaviin. Ilta- ja viikonlopputilaisuudet voivat olla pienille yrityksille sopivampia.





Lisätietoja

Salla Jäntti

Projektipäällikkö, MADLESS

Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

salla.jantti(at)hel.fi

MADLESS

Kaisa Juntunen

Projektisuunnittelija, MADLESS

Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu

kaisa.juntunen(at)hel.fi

MADLESS

Erika Kallionpää

Yliopisto-opettaja

Tampereen yliopisto

erika.kallionpaa(at)tuni.fi

Liikenteen tutkimuskeskus
Verne

