

Helsingin kaupunkilogistiikan toimenpidekortit

MADLESS – Meta-Analysis Driven Logistics Emission Solutions through Stakeholder Collaboration -hanke

Helsingin kaupunkilogistiikan toimenpidekortteissa kuvataan MADLESS-hankkeessa vuonna 2026 tunnistetut kehitystoimenpiteet, joita suositellaan toteutettavaksi osana kaupungin päästövähennystyötä. Suositeltavat toimenpiteet valittiin hankkeen aikaisen tutkimuksen ja sidosryhmätyöskentelyn perusteella. Toimenpiteille kuvattiin odotettujen vaikutusten lisäksi toteutuksen ensimmäiset askeleet, vastuutahot ja aikajänne. Toimenpidekorttien sisältöjä käsiteltiin ja täydennettiin hankkeen työpajassa yhdessä sidosryhmien kanssa.

Sisältö

Julkisten latauspisteiden lisääminen	15
Jaettujen latauspisteiden toimintamalli ja kannustimet	16
Ajoneuvojen ja kuljetuspalvelujen hankintakriteerit.....	17
Joukkoliikennekaistojen ja -katujen hyödyntäminen etuutena nollapäästöisille kuljetuksille	18
Riittävät ja oikeanlaiset kuormauspaikat	19
Ruuhka-aikojen ulkopuolisen jakelun salliminen nollapäästöisille ajoneuvoille	20
Lähijakelukeskuksen perustaminen keskustaan tai keskustan lähetyville	21
Logistiikan nollapäästövyöhykkeen määrittäminen	22
Säännöllinen ja avoin sidosryhmäyhteistyö.....	23
Datan hyödyntäminen kaupunkilogistiikan kehittämisessä	24

Julkisten latauspisteiden lisääminen

Toimenpiteen kuvaus	Lisätään paketti- ja kuorma-autoja palvelevien julkisten latauspisteiden määrää. Lisätään yleisten alueiden latauspisteiden kilpailutuksiin vaatimus, että osan katujen varsille sijoitettavista latauspisteistä tulee soveltua myös jakeluajoneuvojen lataamiseen. Selvitetään, millainen rooli huoltoasemilla voisi olla logistiikan latausinfraan näkökulmasta, sekä millaisia keinoja kaupungilla on parantaa latausinfraa edellytyksiä muilla julkisilla alueilla.		
Toimenpiteen nykytila	Helsingissä on noin 3 000 julkista latauspistettä, joita ei ole virallisesti tarkoitettu raskaalle kalustolle. eCargo-hankkeessa testattiin suurteholatausasemien toimivuutta kuorma- ja pakettiautoille ja kartoitettiin alustavasti sellaiset sijainnit, joissa kuorma- ja pakettiautojen latauspisteille voisi olla tarvetta. MADLESS-hankkeessa selvitettiin ilmakuvien avulla, missä kuorma-autoja Helsingissä pysäköidään. Hankkeessa toteutetun diplomityön mallinnukset antoivat myös suosituksia latausinfrastruktuurin sijainneille. Kaupungilla on valmistelussa kilpailutus ja uudentyyppinen hankintamalli tulevia yleisten alueiden latauspisteiden hankintoja varten. Seudullisesti keskeisiksi julkisiksi kuorma-autojen latauspaikoiksi on tunnistettu raskaan liikenteen taukopaikat, jotka sijaitsevat pääosin Helsingin ulkopuolella. Vuosaaren satamaan on valmius rakentaa raskaan liikenteen latausasema, kun sen pääkäyttäjäksi löydetään ensin asiakas.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Selvitetään potentiaalisten latauspisteiden sijainti aiempia selvityksiä pohjana käyttäen. Huomioidaan löydökset osana yleisten alueiden latausinfraan suunnittelua ja kilpailutusta. • Kuvataan latausinfraa koskevat rakentamislupaprosessit. • Käydään läpi kaupungin vuokratonteilla sijaitsevien huoltoasemien sopimukset. Pidemmät sopimukset voivat mahdollistaa investoinnit latausinfraan.		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Liikennesuunnittelu ja ilmastoyksikkö vastaa latauspisteiden suunnittelusta ja kilpailutuksesta. Rakennusvalvonta kuvaa latausinfraa koskevat rakentamislupaprosessit. Tontit-yksikkö tarkastelee huoltoasemien tonttivuokrasopimuksia. Kuljetusyritykset antavat tietoa, käytössä olevista kalustotyypeistä, lataustarpeesta sekä latauspisteiden sijaintia koskevista toiveistaan.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) +	Keskipitkä (3–5 v.) +	Pitkä (> 5 v.) –
Vaikutus	Toimenpide edistää ja tukee käyttövoimasiirtymää, mikä mahdollistaa merkittävät päästövähennykset. Mahdollisuus kuorma- ja pakettiautojen lataamiseen julkisissa latauspisteissä voi kannustaa myös pienempiä yrityksiä investoimaan sähköiseen kalustoon.		

Jaettujen latauspisteiden toimintamalli ja kannustimet

Toimenpiteen kuvaus	Jaetulla lataamisella tarkoitetaan toimintamallia, jossa organisaatio antaa yhden tai useamman toimijan käyttää omia latauspisteitään. Jaettu lataus voi olla esimerkiksi sopimusperusteista, toimijakohtaisesti räätälöityä tai ajallisesti kohdennettua kapasiteetin jakamista. Se ei siis tarkoita yksiselitteisesti kaikille avointa käyttöä.		
Toimenpiteen nykytila	Helsingistä ei vielä tiettävästi löydy sellaisia jaettuja latauspisteitä, joihin mikä tahansa yritys voisi tehdä sopimuksen. Joissain tapauksissa yritykset antavat alihankkijoidensa käyttää oman varikkonsa latauspisteitä. Nobina ja Posti ovat tehneet latauspisteiden yhteiskäytöstä selvityksen, jonka oppeja on mahdollista hyödyntää myöhemmin. Esimerkiksi Norjassa ja Ruotsissa jaettu lataaminen on jo varsin yleistä. Toimintamalleja (esim. pääsy varikolle, aikataulut) tulee kehittää ja tuoda osaksi infran suunnittelua. Keskeinen haaste liittyy myös sähkön hinnoitteluun ja myyntiin sekä näihin liittyviin sääntelykysymyksiin.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Toteutetaan selvitys erilaisista jaetun lataamisen toimintamalleista sekä kaupungin roolista ja mahdollisista kannustimista (kilpailutukset, tontinluovutusehdot, rahalliset kannusteet). • Selvitetään sähkön myymiseen liittyvät vaihtoehdot (kW-myynti ei onnistu ilman erillistä operaattoria). • Toteutetaan pilotti, jonka tavoitteena on oppia lisää jaetun lataamisen käytännöistä ja vaikutuksista. • Kaupunki tarjoaa omia latauspisteitään myös muiden toimijoiden käyttöön.		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Kaupunki selvittää jaetun lataamisen potentiaalia ja toteutusmalleja ja pilotoi omien latauspisteidensä jakamista. Kaupunki toimii fasilitaattorina jaettuja latauspisteitä koskevassa keskustelussa ja tiedonjaossa. Yksityiset toimijat päättävät kuitenkin itse omistamiensa varikoiden, varastojen ja terminaalien latauspisteiden jakamisesta.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) –	Keskipitkä (3–5 v.) +	Pitkä (> 5 v.) +
Vaikutus	Rakennettu latausinfrastruktuuri saadaan nykyistä tehokkaampaan käyttöön. Jaetut latauspisteet lisäävät latausmahdollisuuksia ja voivat kannustaa myös pk-yrityksiä hankkimaan sähköistä kalustoa.		

Ajoneuvojen ja kuljetuspalveluiden hankintakriteerit

Toimenpiteen kuvaus	Kaupungin hankintojen kilpailutuskriteereillä määritellään muun muassa minimitaso sille, millaisella kalustolla kaupungin tuottamia ja tilaamia kuljetuksia ajetaan.		
Toimenpiteen nykytila	Kaupunki päivittää säännöllisin väliajoin ajoneuvojen ja kuljetuspalveluiden hankintakriteereitä. Uusin päivitys on päätöksenteossa 2026. Kriteerien jalkautuksessa on ollut haasteita, ja osa hankintoja tekevästä ei tunne kriteeristöä. Linjataan uusiutuvan dieselin käytölle takaraja heti, kun se on mahdollista. Korostetaan markkinavuoropuhelun merkitystä hankinnoissa. Markkinatilanteen salliessa suositellaan, että hankintayksiköt ottavat käyttöön vaativimmat kriteerit.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Otetaan päivitetty hankintakriteerit käyttöön, ja varmistetaan esimerkiksi koulutusten avulla, että hankinnoista vastaavat tuntevat ne. • Otetaan hankintakriteerit ohjeellisena käyttöön myös hankinnoissa, joissa kuljetus on osa hankintaa. • Kehitetään hankintojen seuranta, jotta voidaan varmistaa, että hankintakriteerit ja laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista toteutuvat. • Varmistetaan, että hankintojen yhteydessä käydään markkinavuoropuhelua yhdessä yritysten kanssa. Toteutetaan soveltuviin kohteisiin kriteereitä tiukemmat kilpailutukset. • Toteutetaan sähkökuorma-autojen hankintapilotti. • Päivitetään ja kiristetään hankintakriteereitä säännöllisesti. • Tutkitaan mahdollisuutta ostaa hankinta palveluna silloin, kun määrät ja palvelutasot ovat tiedossa. Hankinnan ostaminen palveluna voi tarjota optimointiin parempia mahdollisuuksia kuin tuntihintainen ostaminen. • Painotetaan osassa hankintoja vähimmäistason päästövaatimukset alittavan kaluston merkitystä (laatupisteet tai lisäpainotus).		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Kaupunginkanslian strategiaosasto ja kaupunkiympäristön toimialan ympäristöpalvelut vastaavat hankintakriteerien päivityksestä. Hankintoja tekevät lukuisat kaupungin asiantuntijat, jotka on koulutettava käyttämään päivitettyjä kriteereitä oikein. Aktiivinen markkinavuoropuhelu yritysten kanssa on tärkeää, jotta eri kilpailutusten kriteerit osataan asettaa riittävän kunnianhimoisiksi mutta myös toteutuskelpoisiksi.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) +	Keskipitkä (3–5 v.) +	Pitkä (> 5 v.) –
Vaikutus	Kaupungin hankinnoilla voidaan vaikuttaa tehokkaasti kalustoa koskeviin investointipäätöksiin ja kuljetuksesta syntyviin päästövähennyksiin. Kaupungin hankintapäätökset voivat vaikuttaa päästökehitykseen myös laajemmin, jos yritykset käyttävät samaa kalustoa myös muissa asiakkuuksissa. Hyvin tiukat hankintakriteerit voivat vähentää yritysten mahdollisuuksia osallistua kilpailuihin. Kilpailutuksia järjestettäessä on otettava huomioon kaluston saatavuus ja mahdolliset poikkeustilanteet. Yritysten investointihalukkuutta ja mahdollisuuksia osallistua kilpailutuksiin voidaan lisätä esimerkiksi asteittain voimaan tulevilla ehdoilla ja riittävän pitkällä sopimusajoilla.		

Joukkoliikennekaistojen ja -katujen hyödyntäminen etuutena nollapäästöisille kuljetuksille

Toimenpiteen kuvaus	Toimenpide antaisi nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoille muita kuljetusajoneuvoja laajemmat oikeudet käyttää joukkoliikennekaistaa tai -katua. Etuus voisi koskea joitain nykyisistä joukkoliikennekaistoista tai -kaduista, tai se voisi tarkoittaa uutta, vain joukkoliikenteelle ja nollapäästöiselle tavaraliikenteelle tarkoitettua kaistaa tai katua.		
Toimenpiteen nykytila	Useimmilla Helsingin tärkeimmistä sisääntuloväylistä kuorma- ja pakettiautot saavat käyttää joukkoliikennekaistoja arkisin ruuhka-aikojen (7–9 ja 15–18) ulkopuolella. Lisäksi Helsingissä on lukuisia muita joukkoliikennekatuja ja -kaistoja, joista osaa kuorma- ja pakettiautot saavat käyttää joko koko ajan tai ruuhka-aikojen ulkopuolella. Liikennöintiä joukkoliikennekaduilla ei ole rajattu käyttövoiman mukaan. Nykyisten kaistojen käyttöä valvotaan vain vähän ja väärinkäyttö on yleistä. HSL selvittää joukkoliikennekaistoille pysähtymisestä tai pysäköinnistä ja joukkoliikennekaistoilla ajamisesta aiheutuvia viiveitä. Tätä tietoa voidaan hyödyntää suunniteltaessa joukkoliikennekaistojen ja -katujen hyödyntämistä nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoille.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Tehostetaan joukkoliikennekaistojen valvontaa hyödyntämällä esim. ANPR (Automatic Number Plate Recognition) -kameroita. • Toteutetaan liikkumisen sujuvuutta koskeva kysely logistiikkatoimijoille ja selvitetään, millä kaistoilla tai kaduilla sujuvoittamista tarvitaan eniten. • Toteutetaan pilotti, jossa tutkitaan, millaisia vaikutuksia syntyy, jos nollapäästöisille kuorma- ja pakettiautoille annetaan oikeus käyttää joukkoliikennekatuja. • Haetaan tarvittaessa poikkeuslupa pilotin tai toimenpiteen toteuttamisen vaatimaan liikennemerkkiin. • Päivitetään liikenteenohjaussuunnitelmat. • Suunnitellaan ja toteutetaan joukkoliikennekaistojen käyttöön liittyvää viestintää.		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Tarkemmat toimenpiteet voidaan suunnitella kaupungin liikennesuunnittelussa. Sekä nykyisten kaistojen että uusien käyttöoikeuksien valvonta on tärkeää, ja poliisilla on tässä olennainen rooli. Kaupungin ja yritysten yhteyshenkilöt varmistavat, että kuljettajat ymmärtävät kaistojen käyttöä koskevat säännöt.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) +	Keskipitkä (3–5 v.) –	Pitkä (> 5 v.) –
Vaikutus	Toimenpiteellä voidaan kannustaa toimijoita hankkimaan nollapäästöisiä ajoneuvoja. Nykyisessä toimintaympäristössä toimenpide ei todennäköisesti ole erityisen vaikuttava, joten se tulisi toteuttaa yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa.		

Riittävät ja oikeanlaiset kuormauspaikat

Toimenpiteen kuvaus	Oikeanlaiset kuormauspaikat lisäävät toimitusten ja huoltoajojen sujuvuutta ja turvallisuutta. Kuormauspaikkojen kehittäminen pitää sisällään sekä paikkojen määrän että niiden toimivuuden tarkastelun. Lisäksi tavoitteena on selvittää vaikutukset pelkästään 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 kuormauspaikkamerkillä osoitetuista paikoista sijaitsee kantakaupungin alueella. Vuonna 2025 tehdyn kuormauspaikkojen kehittämissuunnitelman pohjalta on tavoitteena laatia konkreettisempi kantakaupungin kuormauspaikkojen yleissuunnitelma ja tunnistaa tarvelähtöisesti noin 100 uutta potentiaalista sijaintia. Tietyn liikennejärjestelyn, kuten yksisuuntaiset kadut, voivat lisätä kuormauspaikkojen tarvetta.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Laaditaan kuormauspaikkojen kehittämissuunnitelma ja konkreettinen yleissuunnitelma kantakaupungin alueelle. • Hyödynnetään kuormauspaikkojen kehittämisessä DISCO-hankkeesta ja logistiikan saavutettavuushankkeista saatua dataa. • Huomiodaan kuormauspaikat rakentamista koskevissa suosituksissa (asemakaavoitus, rakennusvalvonta). • Selvitetään, millaisia etuuksia nollapäästöiselle kalustolle voitaisiin myöntää (esim. jakeluaikojen pidentäminen klo 18–20).		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Liikennesuunnittelu laatii kuormauspaikkasuunnitelmat. Työssä on otettava huomioon myös kaavoituksen, rakennusvalvonnan, ympäristönvalvonnan ja jätehuollon näkökulmat sekä ajoneuvojen pituudet ja mahdolliset matalammat maavarat. Tarvelähtöistä suunnittelua toteutetaan yhteistyössä yritysten kanssa (sijainnit, riittävä aika lastaamiseen ja purkamiseen, pysäköinninvalvonta).		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) +	Keskipitkä (3–5 v.) –	Pitkä (> 5 v.) –
Vaikutus	Tehokkaammat toimitukset ja sujuvampi liikenne pienentävät logistiikan ympäristövaikutuksia: kiertely ja pysähdykset, polttoaineen kulutus sekä päästöt ja melu vähenevät. Liikenteen turvallisuus ja kaupunkitilan toimivuus paranevat. Kaupunkitilan käyttäjien väliset konfliktit vähenevät, kun ajoneuvot pysähtyvät niille osoitetuille paikoille. Nollapäästöisille jakelujäoneuvoille tarkoitetut kuormausetuudet voivat kannustaa organisaatioita investoimaan nollapäästöiseen ja kevyeen kalustoon. Toimenpide voi sekä lisätä että toisaalta vähentää yritysten kannustimia lähijakelukeskusten perustamiseen.		

Ruuhka-aikojen ulkopuolisen jakelun salliminen nollapäästöisille ajoneuvoille

Toimenpiteen kuvaus	Tavoitteena on siirtää osa tavaraliikenteestä illan, yön ja varhaisaamun tunneille hyödyntämällä nollapäästöisiä ajoneuvoja sekä melua vähentäviä jakelukäytäntöjä. Toimenpiteen sovellettavuus ja toteutettavuus ovat riippuvaisia kuljetettavaa tuotteesta ja kuljetuksen määränpäästä.		
Toimenpiteen nykytila	Valtaosa tavarajakelusta ajoittuu aamuun (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 22–7, mikä rajoittaa yöjakelun mahdollisuuksia. Lisäksi tilaajien toimitusaikatoiveet vaikuttavat kuljetusten toteuttamiseen.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	- Kartoitetaan nykytilanne: selvitetään jakeluaikojen nykykäytännöt kaupungin hankkimissa kuljetuksissa, ja tunnistetaan mahdolliset pilottikohteet (esim. koulut, päiväkodit, sairaalat, kirjastot ja muut julkiset palvelut). - Toteutetaan lyhytaikainen pilotti nollapäästöisellä kalustolla. Seurataan melutasoja, häiriöitä ja toiminnallisia vaikutuksia. Kehitetään ja laajennetaan toimenpiteitä pilotin kautta saatujen kokemusten perusteella.		
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 (1–3 v.) +	Keskipitkä (3–5 v.) –	Pitkä (> 5 v.) –
Vaikutus	Yö ja varhaisaamujakelut esimerkiksi kouluihin, päiväkoteihin, museoihin ja hotelleihin voivat vähentää päivittäisen toiminnan häiriöitä sekä parantaa turvallisuutta ja toimitusvarmuutta. Kansainväliset tutkimukset ja kokeilut osoittavat, että ruuhka-ajan ulkopuolella toteutetut jakelut voivat vähentää kuljetusten päästöjä merkittävästi.		

Lähijakelukeskuksen perustaminen keskustaan tai keskustan lähetyville

Toimenpiteen kuvaus	Kaupunki tukee lähijakelukeskuksen perustamista tai perustaa sellaisen yhteistyössä avaintoimijoiden kanssa keskustaan tai keskustan lähetyville. Tavoitteena on vähentää päästöjä, jakelusta syntyneitä ajokilometrejä ja keskustassa liikkuvan raskaan liikenteen määrää, sekä lisätä sähköisten ja kevyiden jakelujoneuvojen käytön mahdollisuuksia. 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. Vuoden 2024 DISCO-hankkeessa pilotoitiin lähijakelukeskusta Ruoholahdessa. Lähetykset tuotiin suuremmilla pakettiautoilla Ruoholahden lähijakelukeskukseen, josta ne jaeltiin keskustan kohteisiin kuormapyörillä ja sähköisillä pakettiajoneuvoilla sekä jakeluroboteilla.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Laaditaan esiselvitys, jossa analysoidaan lähijakelukeskuksen tarve ja mahdolliset sijainnit (esim. huoltotunneli). • Määritellään yhteistyömalli ja kaupungin rooli sen toteuttamisessa (mahdollistaja, tilaaja, pilottikumppani, tilan osoittaja, pitkäjänteisen toiminnan mahdollistaja). • Toteutetaan mahdollinen pilottihanke. Arvioidaan hankkeen tulokset ja kehitetään toimintaa edelleen.		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Yrityksillä on keskeinen rooli soveltuvien sijaintien tunnistamisessa. Kaupunki mahdollistaa toiminnan ja mahdollisen pilotoinnin käynnistämisen. Lähijakelukeskuksen päivittäisestä toiminnasta, asiakassuhteista ja taloudellisesta kannattavuudesta vastaa erillinen hallinnointi ja operointiorganisaatio, jolle keskuksen operoiminen on itsenäistä liiketoimintaa. Yritykset tarvitsevat vahvoja ohjauskeinoja tai kannustimia, jotta ne muuttavat nykyisiä logistiikkaratkaisujaan.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) –	Keskipitkä (3–5 v.) –	Pitkä (> 5 v.) +
Vaikutus	Toimenpiteen houkuttelevuus ja vaikutukset riippuvat vahvasti muiden toimenpiteiden toteuttamisen tasosta ja kaupunkirakenteesta. Simulointi ja tapaustutkimuksissa lähijakelukeskukset ovat vähentäneet ajoneuvokilometrejä noin 10–50 prosenttia ja hiilidioksidipäästöjä jopa 70–80 prosenttia yhdistettynä nollapäästöiseen jatkojakeluun.		

Logistiikan nollapäästövyöhykkeen määrittäminen

Toimenpiteen kuvaus	Nollapäästövyöhykkeillä tarkoitetaan kaupunkien alueita tai katuja, joilla päästöjä aiheuttavien ajoneuvojen käyttöä on rajoitettu. Rajoitukset voivat koskea kaikkea tieliikennettä tai esimerkiksi vain jakeluliikennettä. Nollapäästövyöhyke on tunnistettu aiemmissa selvityksissä vaikuttavimmaksi kaupungin toimivallassa olevaksi liikenteen päästövähennystoimenpiteeksi. Vyöhykkeen laajuus ratkaisee vaikutuksen: laajempi alue ohjaa organisaatioiden kalustohankintoja tehokkaammin kuin yksittäiset kadut.		
Toimenpiteen nykytila	Helsingin kantakaupungissa on ympäristövyöhyke, joka ohjaa HSL:n ja HSY:n kalustoa koskevia hankintoja ja sopimuksia. Käytännössä ympäristövyöhyke rajaa näistä sopimuksista kaikkein vanhimman kaluston pois.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Päivitetään nykyisen HSL:n ja HSY:n kaluston ympäristövyöhykkeen kriteerejä siten, että se ohjaa käyttämään entistä vähäpäästöisempää kalustoa. • Selvitään edellytykset logistiikan nollapäästövyöhykkeen perustamiselle. • Tehdään päätös suunnittelun käynnistämisestä. • Suunnitellaan toteutus yhteistyössä sidosryhmien kanssa. • Otetaan nollapäästövyöhyke käyttöön vaiheittain.		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Kaupungin ja sidosryhmien yhteistyö on välttämätöntä toimenpiteen määrittelyssä ja mahdollisessa suunnittelussa. Toimenpiteen tarkemman suunnittelun käynnistäminen vaatii vahvaa poliittista tukea kaupungin päättäjiltä. Kaupungin on viestittävä mahdollisimman ajoissa ja selkeästi asukkaille ja yrityksille tulevaisuuden suunnasta, jotta eri osapuolet ehtivät sopeutua mahdollisiin muutoksiin.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) –	Keskipitkä (3–5 v.) +	Pitkä (> 5 v.) –
Vaikutus	Toimenpiteellä on merkittävä päästövähennyspotentiaali, ja se ohjaa tehokkaasti investointeja kohti vähäpäästöisiä vaihtoehtoja. Asukkaisiin ja yrityksiin kohdistuvat vaikutukset riippuvat mahdollisen vyöhykkeen toteuttamistavasta. Nollapäästövyöhyke lisäisi todennäköisesti kaupunkiympäristön viihtyisyyttä ja terveellisuutta. Samalla se kaventaisi kuljetusmahdollisuuksia ja hetkellisesti myös kasvattaisi niiden kustannuksia.		

Säännöllinen ja avoin sidosryhmäyhteistyö

Toimenpiteen kuvaus	Pääkaupunkiseudun logistiikan sidosryhmien edustajat keskustelevalat säännöllisesti toimintaympäristön kehittämistä, päästövähennystoimenpiteiden toteuttamisesta, tulevista muutostarpeista sekä alan laajemmista trendeistä ja sääntelystä. Keskustelua täydennetään teemakohtaisilla kokonaisuuksilla (esim. jakelupaikat, pysäköinti, valvonta, EU-sääntely sekä yksittäiset kohdealueet). Pienillä ja keskisuurilla kuljetusyrityksillä ja toimitusten tilaajilla on yhteistyöryhmässä nykyistä kattavampi edustus.		
Toimenpiteen nykytila	Citylogistiikan yhteistyöryhmä kokoontuu 2–3 kuukauden välein. Yhteistyöryhmässä on jäseniä pääkaupunkiseudun kunnista sekä logistiikka-alan edunvalvontajärjestöistä. Yhteistyöryhmää vetää Palvelualuejen työnantajat Palta. Yhteistyöryhmä järjestää kerran vuodessa Citylogistiikkafoorumin, jossa laaja osallistujajoukko keskustelee kaupunkilogistiikan ajankohtaisista teemoista. Nykyinen yhteistyömalli ei välttämättä tavoita kaikkia sidosryhmiä. Yritysedustus ei ole kattava: pienet yritykset sekä Helsingin ulkopuolelle sijoittuneet mutta pääkaupungissa toimivat yritykset saattavat jäädä ulkopuolelle.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Määritellään sopivat yhteistyötavat ja viestintäkanavat (esim. säännölliset paneelit, työpajat). • Tunnistetaan tärkeimmät käsiteltävät teemat. • Nimitetään vastuutahot. • Nimitetään Helsingille oma (kaupunki)logistiikan yhteyshenkilö. • Kehitetään hankkeista ja kokeiluista alkanutta yhteistyötä kohti pitkäjänteistä toimintaa.		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Kaupunki viestii säännöllisesti logistiikkaan vaikuttavista toimista ja tiedottaa mahdollisimman aikaisin tulevista suunnitelmista ja niiden luonnoksista. Kaupunki huomioi toimenpiteiden suunnittelussa erikokoisten toimijoiden näkökulmat, ja kuulee logistiikkatoimijoiden näkemyksiä kaupunkitilan kehittämisessä. Kaupungin hankintoja kehitetään markkinavuoropuhelujen avulla. Viestintää laajennetaan koskemaan myös verkoston ulkopuolisia toimijoita.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) +	Keskipitkä (3–5 v.) –	Pitkä (> 5 v.) –
Vaikutus	Investointien ennakoitavuus paranee (näkyvä käyttövoimiin, infraan ja sääntelyyn). Yhteistyöryhmän toiminta edistää vuorovaikutteisen ja kehittävän toimintakulttuurin toteutumista: toimivia ratkaisuja etsitään yhteistyössä. Kuntarajat ylittävät ja yhteensopivat toimintatavat yleistyvät. Avoin keskustelu ja ennakoiva tiedottaminen lisää toimintaympäristön muutosten hyväksyttävyyttä.		

Datan hyödyntäminen kaupunkilogistiikan kehittämisessä

Toimenpiteen kuvaus	Toimenpiteen tavoitteena on tukea päästöttömän kaupunkilogistiikan kehittämistä keräämällä ja hyödyntämällä laadukasta logistiikan dataa päätöksenteon, suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tueksi. Kaupunki voi kerätä tai ostaa dataa esimerkiksi avoimista datalähteistä ja tilastoista, liikenteen seurantalaitteista, kuljetusyrityksiltä sekä kaupallisilta toimijoilta. Päästöjen vähentämisen ja muun kehitystyön tueksi tarvitaan lisää tietoa ainakin kaupunkilogistiikan kuljetusten volyymista, ajoneuvokannasta, kuljetusreiteistä sekä tärkeimmistä lastaus- ja pysähtymispaikoista. Toimenpide edellyttää kaupungilta riittäviä resursseja, systemaattista lähestymistapaa sekä aktiivista sidosryhmäyhteistyötä.		
Toimenpiteen nykytila	Helsingin kaupunki ei tällä hetkellä kerää logistiikkaan liittyvää dataa systemaattisesti. Kaupunkilogistiikan tilaa on kartoitettu pistemäisillä selvityksillä, minkä ansiosta yleistä tietoa kaupungissa liikkuvista tavaravirroista on saatavilla. On kuitenkin tunnistettu, että kaupunki tarvitsee myös yksityiskohtaisempaa dataa, joka kuvaisi tarkemmalla tasolla esimerkiksi sitä, miten kuljetuskalusto liikkuu kaupunkialueella ja miten viimeisten kilometrien kuljetukset toteutuvat.		
Ehdotus toteutuksen vaiheista	• Määritetään selkeät tavoitteet ja niiden seurantaan soveltuvat mittarit. • Tunnistetaan, millaista tietoa ja dataa toimenpiteiden tueksi on hankittava. • Tunnistetaan sopivat tietolähteet ja tarvittavat resurssit. • Laaditaan suunnitelma tiedon hyödyntämistä, jakamista ja säilyttämistä varten. • Kerätään, käsitellään ja jalostetaan dataa. • Varmistetaan prosessien jatkuvuus osoittamalla niihin riittävät resurssit (henkilöstö, budjetti).		
Helsingin kaupungin ja eri sidosryhmien roolit	Katu- ja liikennesuunnittelupalvelu, ilmastoyksikkö ja ympäristöpalvelut määrittelevät kaupunkilogistiikan kehittämistä ja ympäristövaikutusten lieventämistä koskevat tavoitteet, mittarit ja tietotarpeet. Vastuu varsinaisesta datan keräämisestä ja käsittelystä on esimerkiksi kaupungin liikenteen-hallintayksiköllä. Yrityksillä on keskeinen rooli tiedon tuottajina. Kaupunki neuvottelee datan jakamisesta yritysten kanssa esimerkiksi sopimusten ja erilaisten kannustimien avulla. Dataa on käsiteltävä tietoturvallisesti, eikä sen hyödyntäminen saa vaarantaa yritysten kilpailuasemaa markkinoilla.		
Toteuttamisen aikajänne	Lyhyt (1–3 v.) +	Keskipitkä (3–5 v.) –	Pitkä (> 5 v.) –
Vaikutus	Datan hyödyntäminen tukee mahdollisimman vaikuttavien päästövähennystoimenpiteiden valintaa ja niiden vaikutusten mittaamista ja seuraamista. Tiedon avulla kasvatetaan kokonaisymmärrystä kaupunkilogistiikan toiminnasta ja tuetaan päätöksentekoa. Datan avulla voidaan kehittää uusia työkaluja ja toimintamalleja (esim. kuormauspaikkojen varausjärjestelmät).		