

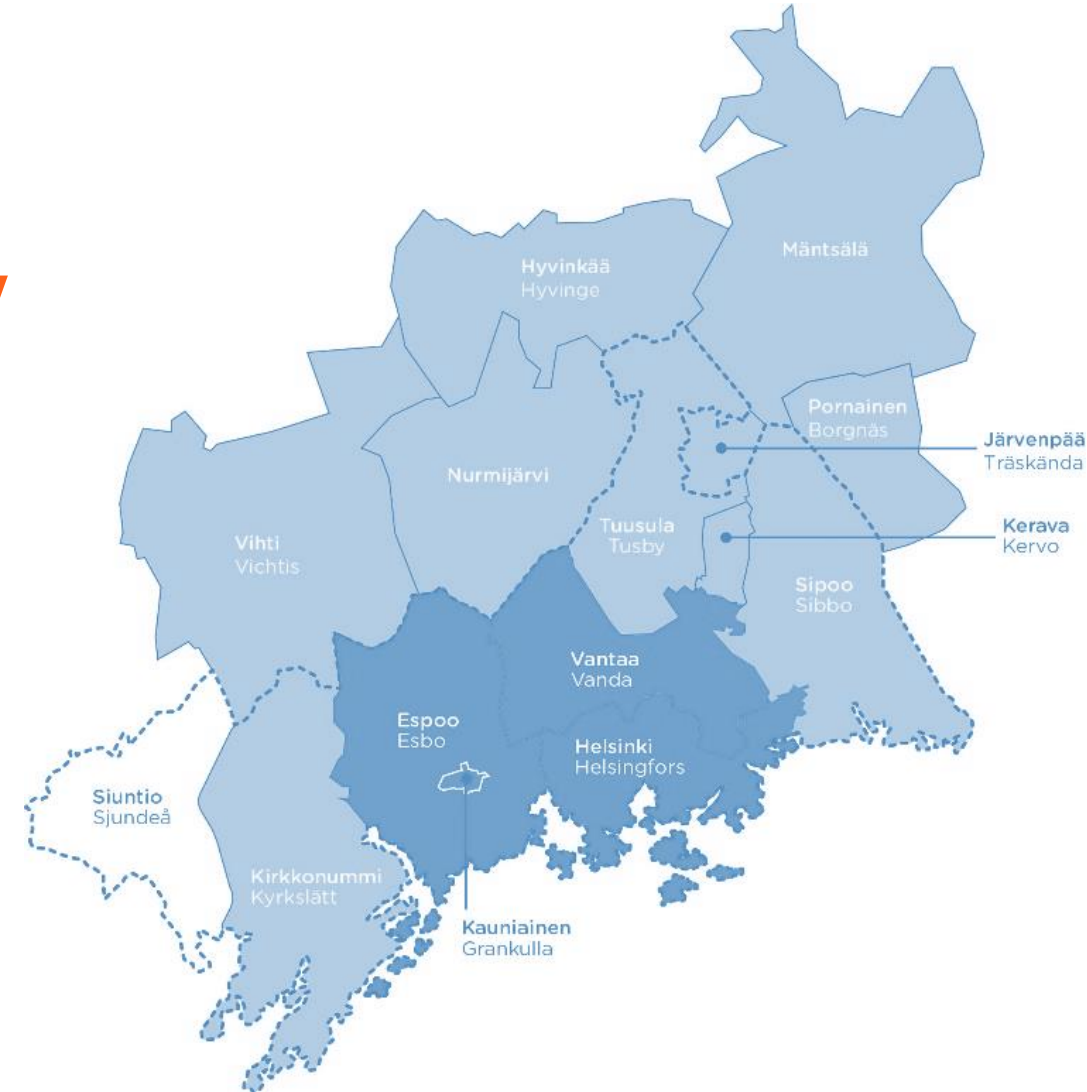
# Citylogistiikkaselvitys osana Helsingin seudun MAL-työtä

Leena Sirkjärvi, HSL  
Citylogistiikkafoorumi 24.11.2023

# Ajankohtaista Helsingin seudun MAL-suunnittelusta



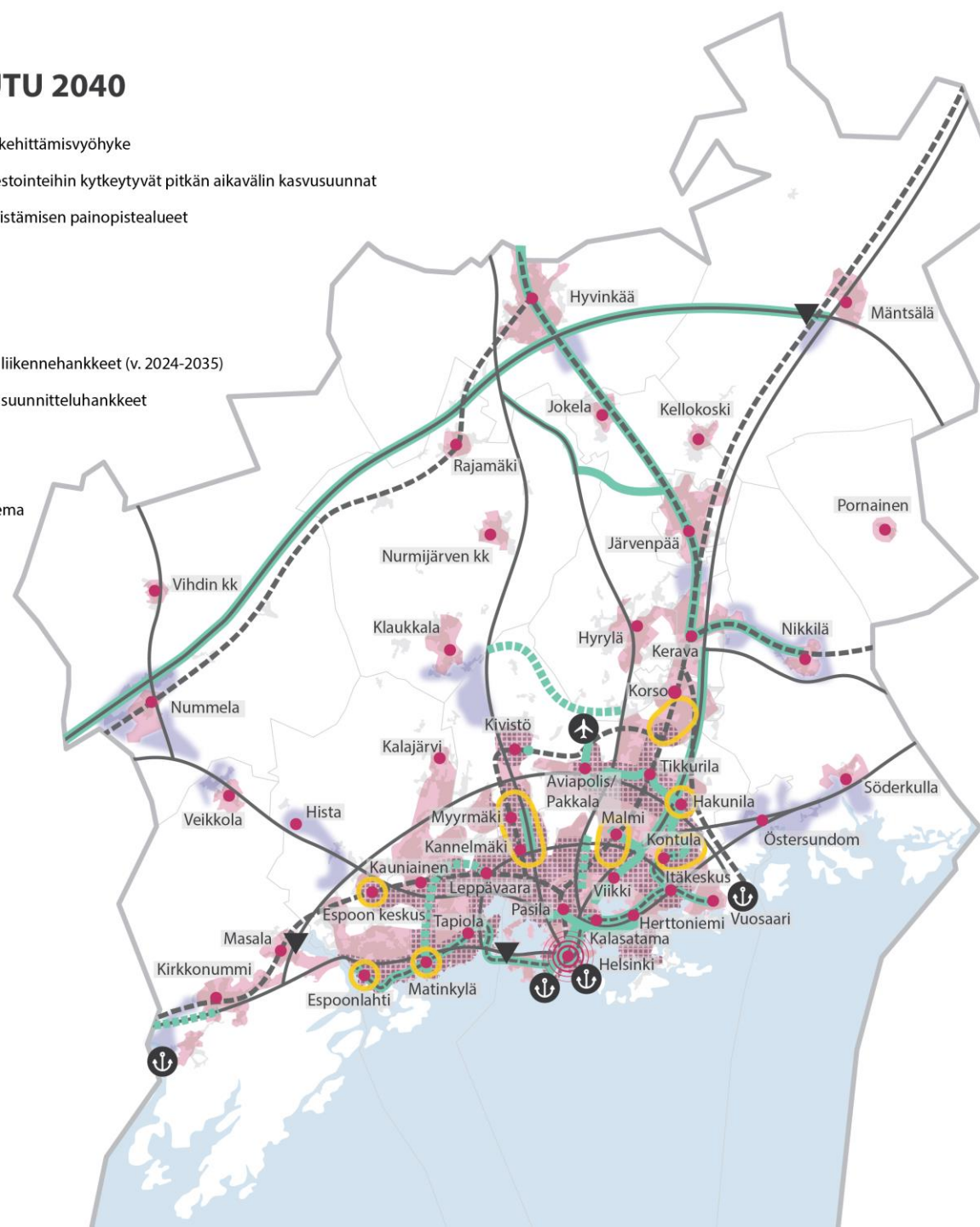
- Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma **MAL 2023 hyväksytty syyskuussa.**
  - Suunnitelman jälkiarviointi käynnistymässä
- **MAL-sopimusneuvottelun käynnistyneet lokakuussa.**
  - Tavoitteena saada sopimukset päivitettyä keväällä 2023.
  - MAL 2023 –suunnitelma toimii seudun lähtökohtana neuvotteluihin



# Tiivistelmä MAL 2023 - suunnitelmasta

1. Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
2. Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävästi liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.
4. Seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä ja asumisen energiankulutusta.
5. Vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.

## MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040



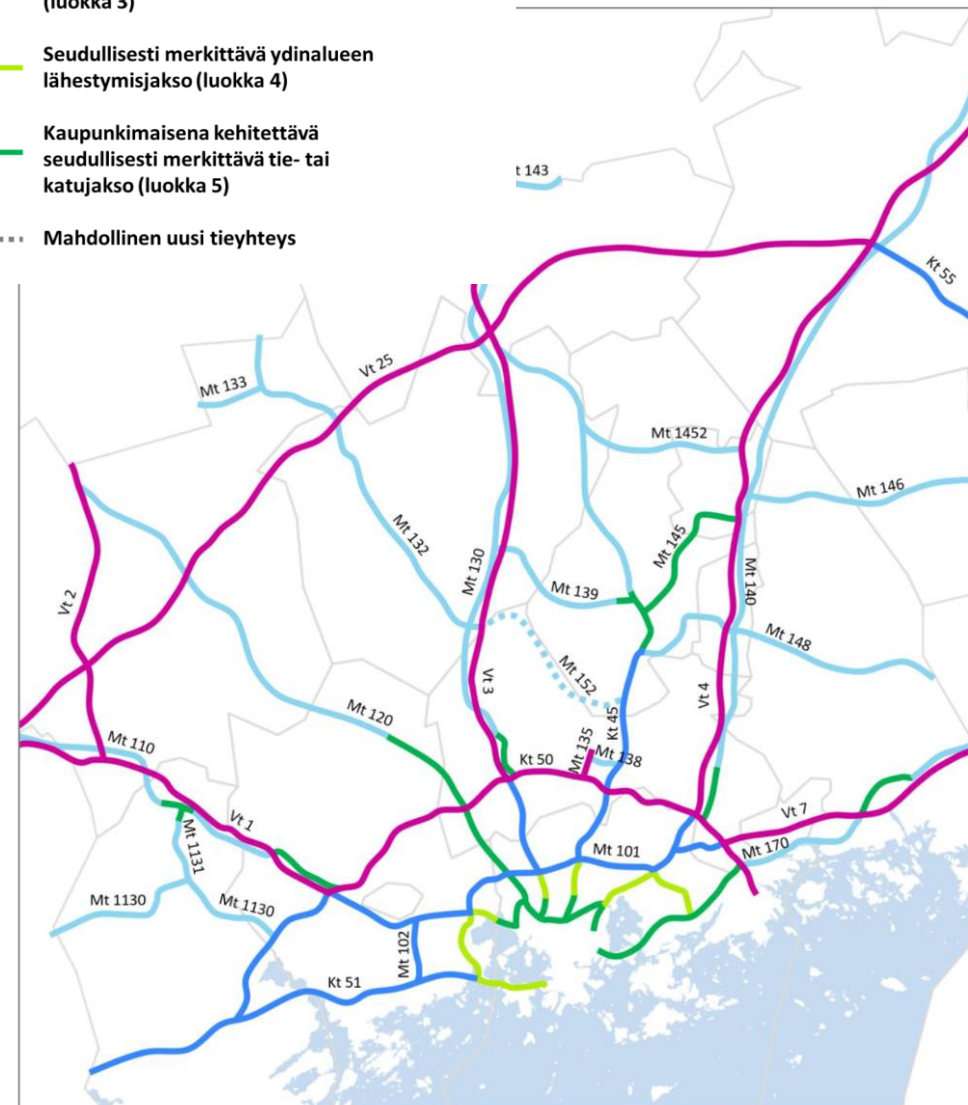
# Logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuus

- Kunnat ja valtio käyttävät kaavoitus- ja liikenneratkaisuissaan pohjana yhdessä valmisteltua **Tieverkon luokitusta 2040**, sekä päivittävät sitä tarpeen mukaan.
- Laaditaan verkollinen tarkastelu **joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen** mahdollisista yhteysväleistä.
- Varmistetaan **toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin**. Helsingin sataman toteuttaman Satamatunnelin avulla varmistetaan sujuvat yhteydet Länsisatamasta valtakunnalliseen tieverkkoon.
- Väylävirasto, ELY-keskus ja seudun kunnat sitoutuvat toteuttamaan kolme logistisesti hyvin saavutettavaa ja palveluiltaan monipuolista **raskaan liikenteen taukopaikkaa**.




## Tieverkon luokitus 2040



- Valtakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 1)
- Maakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 2)
- Seudullisesti merkittävä tiejakso (luokka 3)
- Seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso (luokka 4)
- Kaupunkimaisena kehitettävä seudullisesti merkittävä tie- tai katujakso (luokka 5)
- ..... Mahdollinen uusi tieyhteys



# Keskeisimmät valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavara- liikenteen reitit 2040

-  Keskeinen valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen tavaraliikenteen reitti v. 2040
-  Mahdollinen uusi reitti
-  Kansainvälisen tavaraliikenteen terminaali



# Elinkeinoelämän tilatarpeet

## Toimistotyöpaikka-alueet

- Seudun toimistotyöpaikkojen keskittymiä, keskuksia ja asemanseutuja kehitetään tiiviinä ja rakenteeltaan sekoittuneina ja monipuolisina työn tekemisen ympäristöinä huomioiden tarve tilojen tehokkuudelle, laadulle ja muuntojoustavuudelle.
- Seudulla varmistetaan riittävien ja kohtuuhintaisten toimistotilojen tarjonta.
- Alueilla, joilla toimitilakysyntä pienenee tuetaan tyhjen ja vajaakäyttöisten toimitilojen uusiokäyttöä.

## Tuotannon, varastoinnin ja logistiikan alueet:

- Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä varaudutaan tuotanto- ja logistiikkatoimintojen kasvuun pääväylien varsilla.
- Tuotanto- ja logistiikka-alueita kehitetään huomioimalla toimintojen vaikutukset muulle maankäytölle, liikenteen sujuvuudelle ja asuinalueiden viihtyisyydelle. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan ja varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäyttöpölytiikalla ja joustavalla kaavaohjauksella.

## MAL 2023 ELINKEINOJEN KEHITYSKUVA 2040





# Citylogistiikkaselvitys

# Citylogistiikkaselvitys



## Työn tavoitteet

- Kuvata keskeisiä muutoksia toimintaympäristössä ja niiden vaikutuksia citylogistiikkaan Helsingin seudulla
- Tunnistaa citylogistiikan toimintaedellytyksiä parantavia toimia liikennejärjestelmään (ja maankäyttöön) liittyen ja arvioida näiden merkitystä ja vaikutuksia

## Aikataulu

- Valmistuu vuoden 2023 loppuun mennessä.

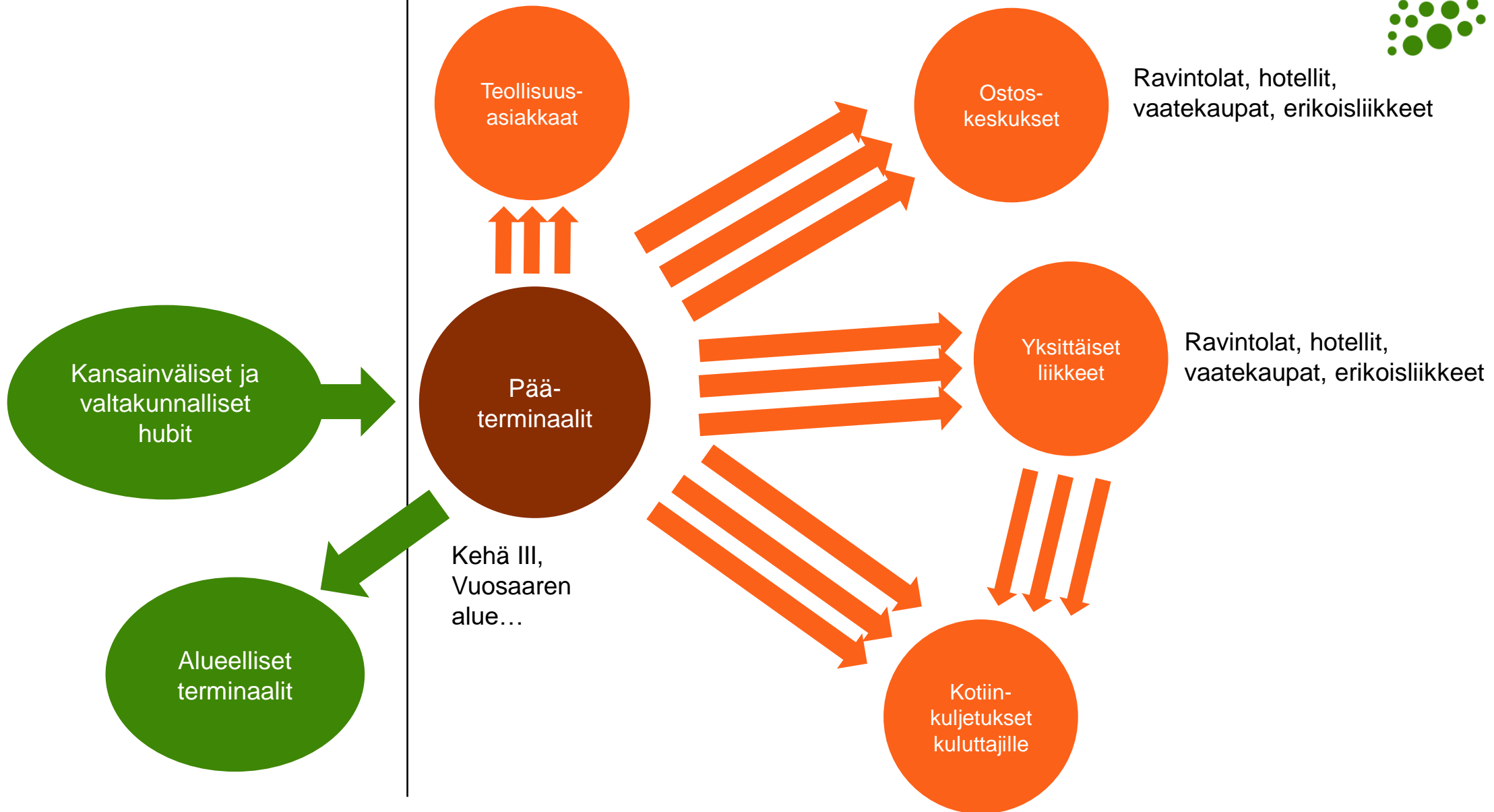
## Sisältö

- Citylogistiikan nykytila ja kehittämistarpeet
- Toimintaympäristö ja tulevaisuuden muutossuunnat
- Citylogistiikan tarpeet liikennejärjestelmälle ja maankäytölle
  - Seudulliset suositeltavat jakelureitit ja solmupisteet
- Toimenpideohjelma (lyhyen ja pitkän aikavälin toimenpiteet)
  - noin viisi vuotta (vuoteen 2030)
  - noin kymmenen vuotta (vuoteen 2035)



# RUNKOLIIKENNE

# JAKELULIIKENNE



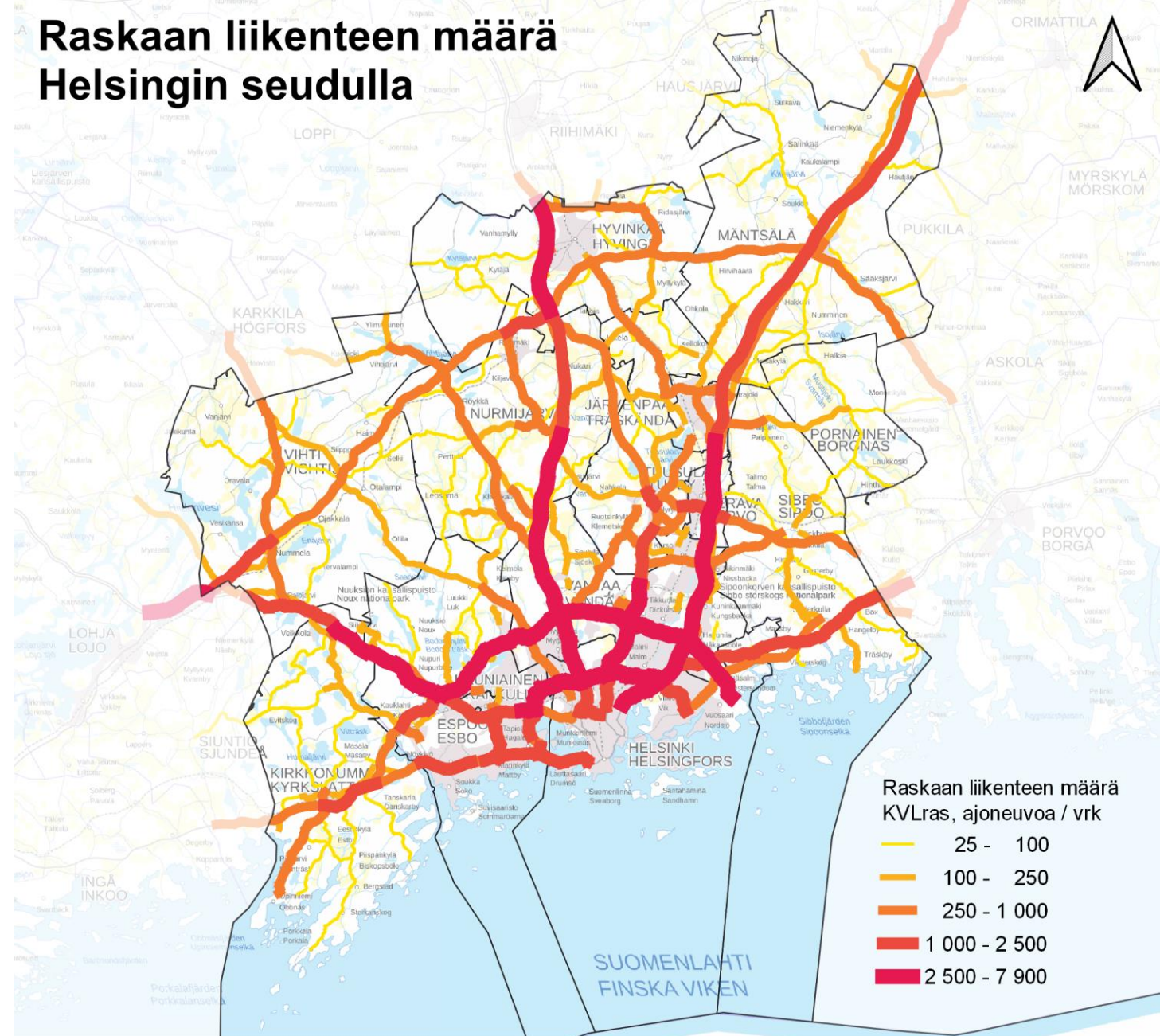
# Raskaan liikenteen määrä: koko seutu

Koko Helsingin seutua tarkasteltaessa havaitaan odotetusti, että raskaan liikenteen määrä on suurimmillaan Helsingistä lähtevillä valtateilla ja kantateilla sekä Helsingin kehäteillä.

Kehä III:lla vt 3 ja vt 4 välisellä osuudella raskasta liikennettä on eniten koko Suomen tasolla – lähes 8 000 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrät ovat korkeita koko Kehä III:n sisäpuolisella maantieverkolla.

Raskaaksi liikenteeksi on tässä tulkittu kuorma-autojen liikenne. Linja-autoliikennettä ei ole huomioitu.

## Raskaan liikenteen määrä Helsingin seudulla



Liikenneverkko ja maanteiden liikennemäärät: Väyläviraston avoin data

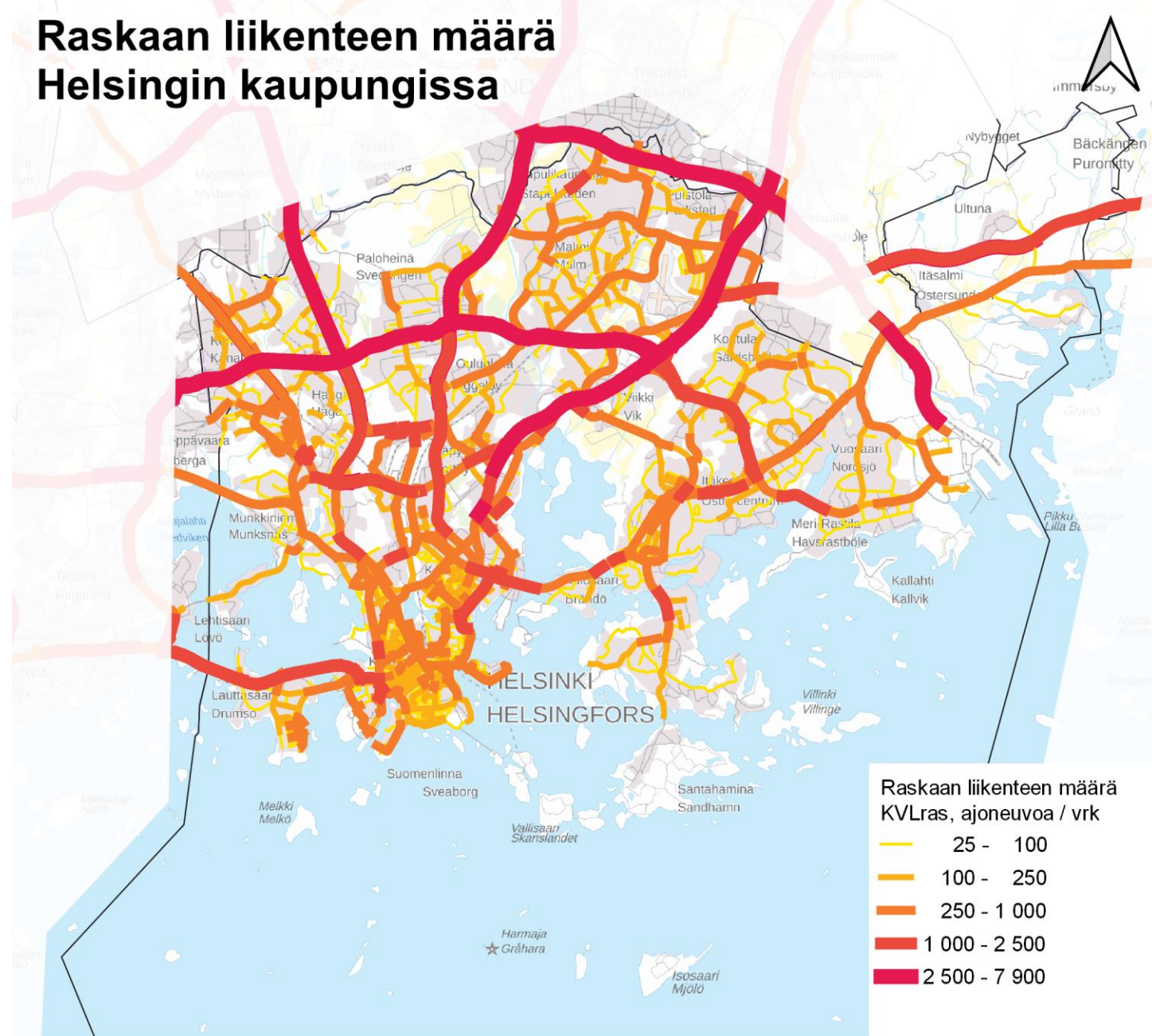
Kuntarajat ja taustakartta: MML avoin data 2023

# Raskaan liikenteen määrä: Helsinki

Helsingin kaupungin alueella eniten raskasta liikennettä on edellä mainituilla valtion teillä. Merkittäviä liikennemääriä on myös tietyillä poikittaisyhteyksillä, kuten Metsäläntiellä, Hakamäentiellä / Koskelantiellä sekä Tapaninkyläntiellä / Suurmetsäntiellä.

Katuverkolla on jonkin verran muitakin osuuksia, joilla raskaan liikenteen määrä on 250–1 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Ilmeisiä kohtia, joissa raskas liikenne kulkisi katuverkolla pääteiden sijaan, ei kuitenkaan juuri ole. Käskynhaltijantie (Oulunkylä) ja Malminkaari saattavat olla tällaisia katuja.

## Raskaan liikenteen määrä Helsingin kaupungissa



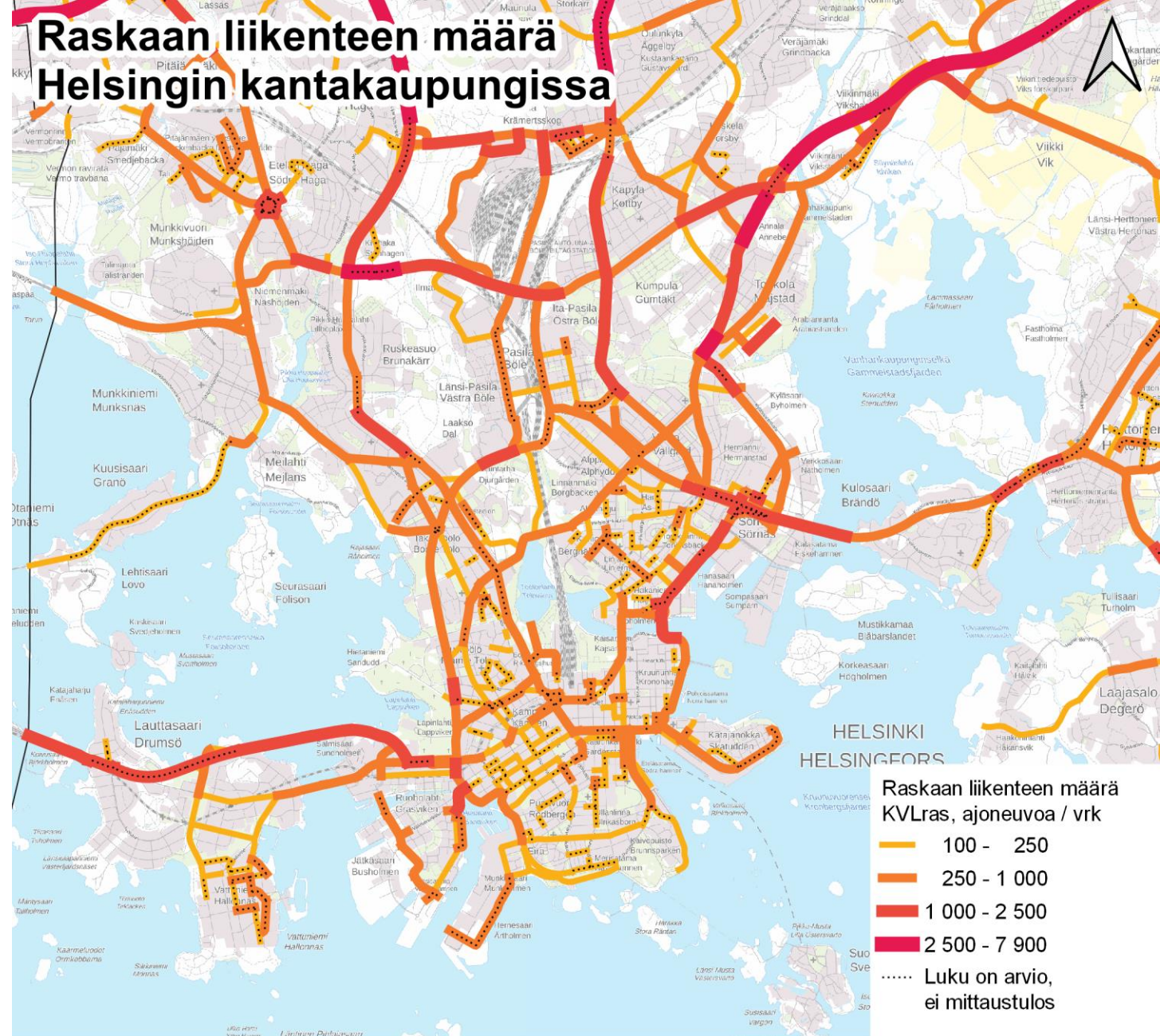
Liikenneverkko ja maanteiden liikennemäärät: Väyläviraston avoin data  
Katuverkon liikennemäärät: Helsingin kaupungin avoin data.

Huom. osa tiedoista on arvioita, osa puolestaan v. 2018 tai vanhempia.  
Kuntarajat ja taustakartta: MML avoin data 2023

# Raskaan liikenteen määrä: Helsingin kantakaupunki

Helsingin kantakaupungissa raskaan liikenteen määrät ovat varsin suuria useimmilla kaduilla. Liikennettä on sekä eri suunnilta keskustaan että keskustan läpi.

Kartalla esitetyt raskaan liikenteen määrät saattavat kuulostaa pieniltä, mutta käytännössä näin ei ole. Vertailun vuoksi: 250 raskaan ajoneuvon määrän vuorokaudessa ylittävät pitkämatkaisessa liikenteessä lähinnä valtatie ja osa kantateistä.



Liikennemäärät: Helsingin kaupungin avoin data.  
Huom. osa tiedoista on arvioita, osa puolestaan v. 2018 tai vanhempiä.

0 500 1 000 m



Kuntarajat ja taustakartta: MML avoin data 2023

# Haastattelut



- **11 haastattelua** osana citylogistiikkaselvitystä. Haastateltavina tahoina oli niin kuljetusten tilaajia, erilaisia kuljetusyrityksiä, julkisen sektorin edustajia kuin myös kauppakeskuksen edustaja.
- **Karttapohjaisen paikkatietokysely**, jolla pyrittiin selvittämään Helsingin seudun logistiikan kannalta ongelmallisia ja hyvin toimivia paikkoja. Kyselyyn saatiin kuitenkin vain vähän vastauksia, eikä vastauksia siksi analysoida erikseen tässä luvussa.

## Haastattelurunko

1. Minkälaisia kuljetuksia teette ja millaisella kalustolla?
  - *Mistä mihin?*
2. Miten jakelunne toimii tänä päivänä, onko jotain erikoisuuksia?
  - *Helsingin seudun erilaisten ympäristöjen huomiointi – Pornainen on hyvin erilainen kuin Helsinki*
3. Miten haluaisitte jakelunne toimivan tulevaisuudessa, jos saisitte itse päättää?
4. Mitkä ovat mielestänne logistiikan / jakelulogiikan suurimmat muutokset viimeisen 3–5 vuoden aikasäteellä?
5. Oletteko varautuneet kuljetusmuotojen / -tapojen muuttumiseen, kiinnostavatko uudet ketterämmät kuljetustavat?
  - *Miten näihin tulisi varautua liikenteen ja maankäytön suunnittelussa, jotta teidän olisi mahdollista ottaa uudet tavat tehokkaasti käyttöön?*
6. Minkälaisia infraan liittyviä haasteita kuljettajat kohtaavat / raportoivat tien päältä?
  - *Tuleeko positiivisia kommentteja?*
7. Miten näette eri toimijoiden välisen yhteisvarastojen toiminnan tulevaisuudessa?
  - *Esteet? Hyödyt? Haitat? Huomioitavat asiat?*
8. Mitä nykyisessä liikenneverkossa näette tärkeimpinä / merkittävimpinä asioina? Haasteet? Hyvät puolet?
9. Miten maankäytön suunnittelussa tulisi huomioida tavaraliikenne?

# Haastattelujen tulokset: yleistä



- Helsingin **kantakaupungin liikenneolosuhteet** nousivat toistuvasti esiin haastatteluissa.
- Käytännössä kaikissa haastatteluissa nostettiin tärkeänä asiana esiin **vuorovaikutus**. Vuorovaikutuksen kautta voidaan varautua jo valmiiksi muun muassa poikkeuksellisiin liikennejärjestelyihin sekä tarkastella mahdollisia muutostarpeita eri aikaikkunoissa myös käytännön kautta.
- Kuljetusyrietykset ja -asiakkaat korostivat myös **aikatauluvarmuuden merkitystä**.
- Haastatellut toimijat eivät lähtökohtaisesti nähneet yritysasiakkaille kuljetettavien tavaroiden yhteisvarastointia tarpeelliseksi. Kuluttaja-asiakkaille tavaroita kuljetetaan jo nyt pakettiautomaatteihin, jotka ovat käytännössä yhteisvarastoja.
- Haastatteluilla ei saatu kartoitettua, olisiko pienillä yrityksillä kiinnostusta yhteisvarastointia kohtaan.  
**Yhteisvarastoinnin ideaa ei siis tule tyrmätä tämän selvityksen perusteella.**

# Logistiset vyöhykkeet

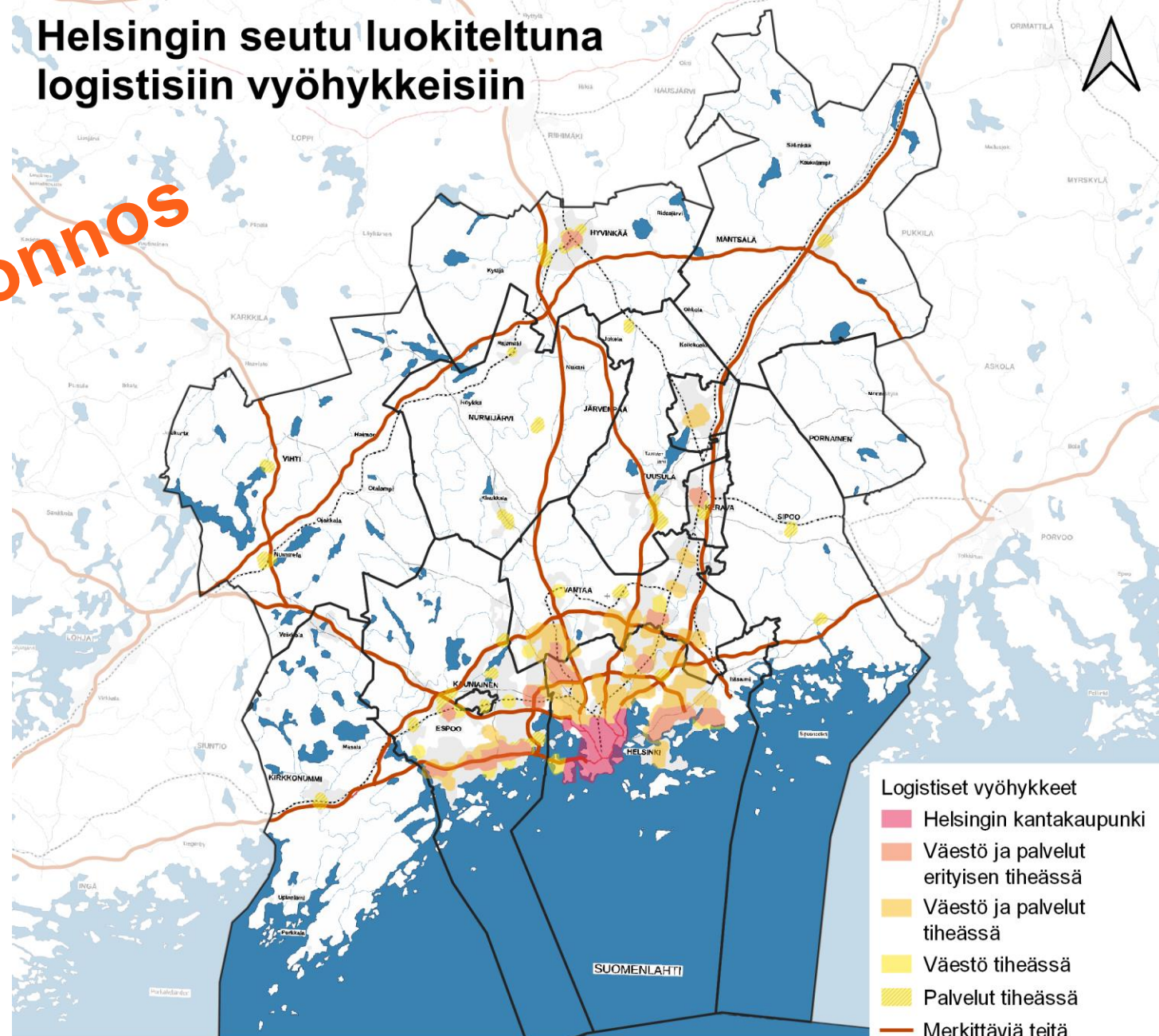
Luonnos

Logistiikan toimivuuden kannalta erityisen merkittäviä tekijöitä ovat:

1. Väestötiheys – tiheään rakennetussa kaupungissa katutilaa voi olla vähän
2. Palvelutarjonta – mitä enemmän toimipisteitä, sitä enemmän kuljetuksia
3. Tuotanto ja varastointi – vaativat tilaa ja synnyttävät kuljetuksia

Näiden perusteella voidaan luokitella Helsingin seutu erilaisiin logistisiin vyöhykkeisiin. Kartalle on kuvattu alueet, joilla jokin näistä ehdoista täyttyy:

- a) Väestötiheys on yli 3 500 asukasta per km<sup>2</sup>
- b) Kaupan tai palveluiden toimipisteistä 500 metrin säteellä on vähintään 19 muuta toimipistettä




# Alustavia toimenpideaihtioita



- Kantakaupungissa toimenpiteet pohjautuvat Helsingin kaupungin citylogistiikan toimenpideohjelmaan.
- Kantakaupungin ulkopuolella selvitetään erityisesti 2040 luokitellun tieverkon (kartta) olosuhteita ja mahdollisia kehitystarpeita
- Katuverkon merkittävimpien logistiikkaväylien tunnistaminen (esim. Vantaan Tikkurilantien tai Espoon Kauklahdenväylänroolit?)
- Kartoitetaan uusien kuljetusmuotojen vaikutuksia ja tarpeita kaupunkitilan kannalta
- Joukkoliikennekaistojen hyödyntämisen selvittäminen?
- Vuorovaikutuksen parantaminen?
- Yöjakelunhelpottaminen?

**...Työ jatkuu ja valmistuu vuoden loppuun mennessä.**





# Selvitys vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurista Helsingin seudulla

# Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuri Helsingin seudulla

## Työn tarkoitus

- koota yhteen fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston nykytila Helsingin seudulla
- määritellä seudulliset kehittämistavoitteet latausinfrastruktuurin laajuudelle kuntakohtaisesti eriteltynä
- laatia keskeisimmät toimenpiteet seudullisen jakeluinfrastruktuurin kehittämiseksi

## Rajaus

- Mukana henkilöautoliikenteen ja raskaan liikenteen tarpeiden näkökulma (sisältäen yksityis- ja ammattiliikenteen).
- Pääpaino on julkisesti saatavilla olevassa infrastruktuurissa, mutta tarkasteluissa on mukana myös yksityinen infrastruktuuri soveltuvien osin.

## Aikataulu

- Valmistuu vuoden loppuun mennessä.



# Kiitos!