

SITOWISE

Kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittäminen yrityslogistiikan näkökulmasta

Raportti

10.8.2022



Sisältö

Esipuhe	s. 3
Diaesitykset, joista voi valita tilanteeseen sopivan	
• Pääviestit yhdellä dialla	s. 4
• Pääviestit ja täydentävät avainviestit kahdella dialla	s. 5-6
• Pääviestit kukin omalla diallaan ja täydentävä teksti	s. 7-14
Haastattelujen yhteenvedot	
• Yritysten tarpeet	s. 15-26
• MAL-prosessin näkökulma	s. 27-30
• Terveisiä valtiolle	s. 31-32
Haastatellut	s. 33-34

Esipuhe

Työn tavoitteena oli lisätä ymmärrystä siitä, millaisia tarpeita yrityksillä on logistiikan näkökulmasta kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien kehittämiseen liittyen, ja millaisia keinoja tarpeisiin vastaamiseksi on tunnistettu. Toinen tavoite oli tunnistaa, miten ja missä vaiheissa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-prosessiin on mahdollista vaikuttaa sisällön ja päätöksenteon näkökulmista. Työn taustaksi konsultti haastatteli Teamsin välityksellä kymmentä yritysjohtajaa ja kolmen kaupunkiseudun kauppakamareita ja MAL-suunnittelusta vastaavia.

Työn tekemistä on ohjannut EK:n jäsenjärjestöjen logistiikka-asiantuntijoista koostuva ryhmä:

Tiina Haapasalo	EK
Petri Laitinen	Palta ry
Paavo Syrjö	INFRA ry
Tea Taivalkoski	Kaupan liitto

Sitowise Oy:ssä työn tekemisestä ovat vastanneet Anne Herneoja, Ilkka Salanne ja Anna-Sofia Hyvönen. Sisällön tuottamiseen osallistuivat myös Kati Kiiskilä ja Mika Savolainen.

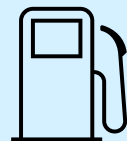


Havainnekuva (Sitowise 2022).

Huolella suunnitellulla ja hyvin toteutetulla kaupunkiseudulla kuljettaminen on vähäpäästöistä



Tavaratoimitukset ja elävä kaupunkikeskus kuuluvat yhteen.



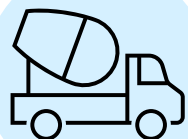
Raskaan liikenteen taukopaikat ja paineistetun biokaasun tankkauspaikat olisivat ekotekeä.



Päästöttömät pientoimitukset tarvitsevat tukeen infraa.



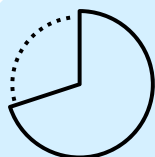
Valtiolta toivotaan jatkuvuutta ja ketteryyttä.



Suunnitellusti tehdyt rakennustyöt ovat osa kehittyviä kaupunkikeskuksia.



Yritysten ääni esille kaupunkiseuduilla.



Suuret kuormatilat ja öinen vapaa kapasiteetti ovat käytössä aina kun mahdollista.

Huolella suunnitellulla ja hyvin toteutetulla kaupunkiseudulla kuljettaminen on vähäpäästöistä (1/2)



Tavaratoimitukset ja elävä kaupunkikeskus kuuluvat yhteen.

Loppuun saakka suunnitellut jakeluratkaisut eivät häiritse kaupunkilaisia keskustan kävelykortteleissakaan.



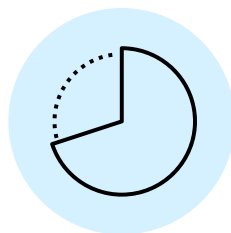
Päästöttömät pientoimitukset tarvitsevat tuekseen infraa.

City-hubille on etsittävä tila keskustasta kaupungin ja toimijoiden päättäväisyydellä.



Suunnitellusti tehdyt rakennustyöt ovat osa kehittyviä kaupunkikeskuksia.

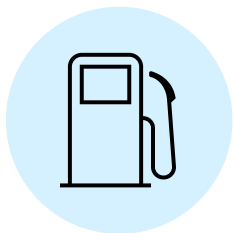
Katutöiden hallittu porrastaminen ja rakennustyömaiden kuljetusten ennakkosuunnittelu pitävät haitat kurissa.



Suuret kuormatilat ja öinen vapaa kapasiteetti ovat käytössä aina kun mahdollista.

Liittymien mitoituksia on hyvä tarkistaa. Kaupunkien tulisi arvioida öisiä rajoituksia, myös päästöjen näkökulmasta.

Huolella suunnitellulla ja hyvin toteutetulla kaupunkiseudulla kuljettaminen on vähäpäästöistä (2/2)



Raskaan liikenteen taukopaikat ja paineistetun biokaasun tankkauspisteet olisivat ekoteko.

Taukopaikoista hyötyvät kaupunkilaiset, kun rekat voivat ajaa täsmällisesti määränpäähänsä odottelematta ensin kadulla.



Yritysten ääni esille kaupunkiseuduilla.

Akuutit liikennepulmat hoituvat kaupungin kanssa. Alueelliset kauppakamarit ovat keskeinen kumppani MAL-työstä vastaaville.

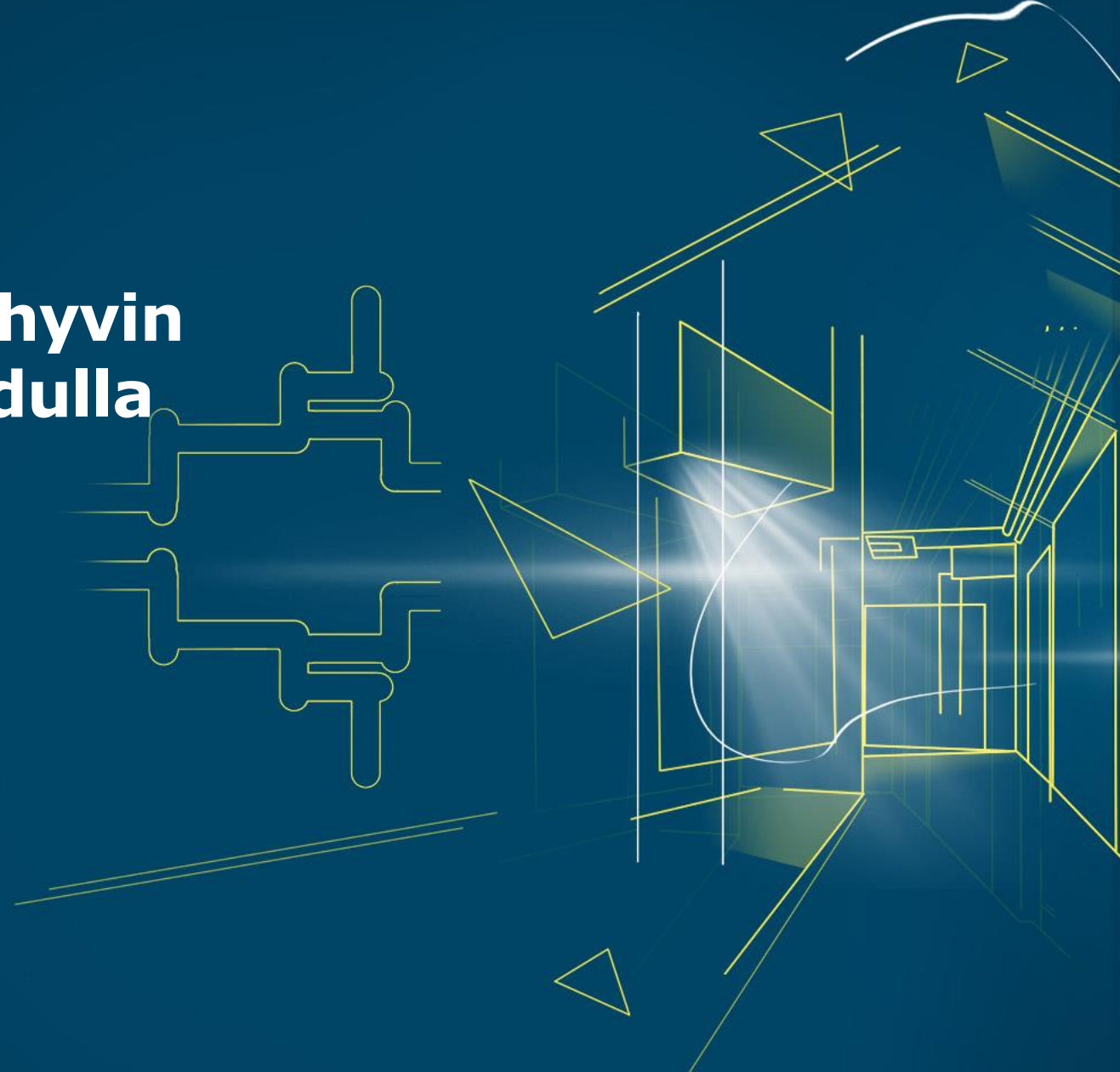


Valtiolta toivotaan jatkuvuutta ja ketteryyttä.

Kaupunkiseutujen vapaaehtoisen MAL-työn tulevaisuudelle tulisi luoda pysyvä näkymä ja toimintaympäristön muutoksissa elävä ketterä rahoitus.

SITOWISE

**Huolella suunnitellulla ja hyvin
toteutetulla kaupunkiseudulla
kuljettaminen on
vähäpäästöistä**



Tavaratoimitukset ja elävä kaupunkikeskus kuuluvat yhteen

Palvelut ja asuminen tekevät kaupunkikeskuksista vetovoimaisia. Kun elintarvikkeet saa lähikorttelista, asukkaat eivät tarvitse autoa. **Liikkeiden tavaratoimitukset ja jätehuolto autoilla ovat kuitenkin välttämättömiä.** Kävelykeskustojen suunnittelussa ja pysäköintiruutuja otettaessa terassikäyttöön tämä on paikallaan muistaa, niin välttyään monelta harmilta.

Suunnitteluvaiheessa logistiikan toimijoiden asiantuntemusta kannattaa käyttää, jotta

- jakelutapahtuma ei häiritse liikkuja ja muuta liikennettä.
- kuljettajan työ sujuu turvallisesti ja toimitukset saapuvat ajallaan.
- päästöt minimoituvat, kun yhdellä kuljetuksella voidaan tuoda kaikki päivän tavarat.
- kaupunkikuva ja palvelut säilyvät eläväisinä.



Kuvassa Kesäkatukokeilut Tampereella, Havainnekuva Tuomiokirkonkadun kisakadun ilmeestä. (Sitowise 2022).

Päästöttömät pientoimitukset tarvitsevat tuekseen infraa

Verkkokaupan suosio on lisännyt merkittävästi pientoimituksia. Niitä jaetaan toimipisteisiin, pakettiautomaatteihin ja muihin jakelupisteisiin.

Osa pientoimituksista halutaan kuljettaa suoraan asiakkaalle, ja mielellään päästöttömästi. Pyörälähetit toimittavat pienimmät toimitukset päästöttömästi lyhyimmillä matkoilla.

Toimintaan tarvitaan **city-hub**, johon lähetykset voidaan toimittaa kuorma-autoilla lähettien noudettaviksi. Koska city-hubin tulee sijaita nimensä mukaisesti keskustassa, tarvitaan kaupungin ja toimijoiden yhteinen tahtotila ja määrätietoisuutta toiminnan mahdollistamiseksi.

Päästöttömyyden mahdollistamiseksi tarvitaan myös **nopean sähkölatauksen infra**, jotta jakeluajoneuvot saadaan pidettyä tehokkaasti liikenteessä.



Kuvissa Turun Puutorille avattu Suomen ensimmäinen CityHUB-lähijakeluasema, jossa toimi DHL:n ja Turun osuuskaupan kauppakassi-palvelu (Citylogistiikka 2020).

Suunnitellusti tehdyt rakennustyöt ovat osa kehittyviä kaupunkikeskuksia

Katu- ja tietöiden kaupunkiseutukohtaisella aikatauluttamisella ja koordinoinnilla on saavutettavissa päästövähennyksiä, kun samanaikaisista katutöistä aiheutuvia ruuhkia ehkäistään! Myös kunkin työmaan ripeä valmistuminen tulisi varmistaa sopimuksiin sisällytettävien kannusteiden avulla.

Rakentaminen kaupunkialueen ahtailla tonteilla aiheuttaa liikennehäiriöitä, kun suuret ajoneuvot tuovat rakennusmateriaaleja. Hyvällä ennakkosuunnittelulla, selkeillä työnaikaisilla liikennejärjestelyillä ja liikenteen ohjauksella voidaan merkittävästi vähentää haittoja kaikille osapuolille. Samalla turvallisuus paranee, kuljetustoiminta tehostuu ja päästöt pysyvät kurissa.

Massojen siirrot aiheuttavat paljon liikennettä. Niitä voidaan minimoida käyttämällä vapautuvaa kiviainesta painopenkereinä tai hyödyntämällä sitä uusien rakentamiskohteiden esirakentamisessa. Tämä edellyttää uusien kohteiden pitkäjänteistä tunnistamista ja aikataulutusta.

Ymmärrettävä ja ajantasainen viestintä lisää rakentamisen hyväksyttävyyttä, sillä hyvästä suunnittelusta ja tehokkaasta toteutuksesta huolimatta rakentamisesta aiheutuu haittoja.



Kuvissa Helsingin keskustan ja Kalasataman työmaita sekä maa-ainesten kuljetuksia (Sitowise 2022).

Suuret kuormatilat ja öinen vapaa kapasiteetti ovat käytössä aina, kun mahdollista

Yrityksille on, toimialasta riippumatta, yhteistä tavoite vähentää päästöjä.

Yritysten käsissä olevia toimia päästöjen vähentämiseksi ovat kuormatilan täyttöaste sekä ajosuoritteen vähentäminen kokoamalla kaikki mahdolliset toimitukset yhteen kuormaan.

Kalustokokoa rajoittavat usein määränpään olosuhteet. Haasteita on erityisesti kaupunkien ydinalueilla, mutta myös reuna-alueiden liittymät voivat kaivata muutoksia, jotta optimaalista kalustoa voidaan käyttää.

Yritykset hyödyntävät yöaikaa kuljetuksiinsa aina, kun se on joko niiden oman toiminnan tai kaupunkien yöjakelulle asettamien rajoitusten vuoksi mahdollista. Rajoitusten kohdentamista tulisikin pohtia ja myös varmistaa, että väylät ovat liikennöitävässä kunnossa ympäri vuorokauden.



Kuvissa tieverkko yö- ja päiväaikaan (Sitowise 2022).

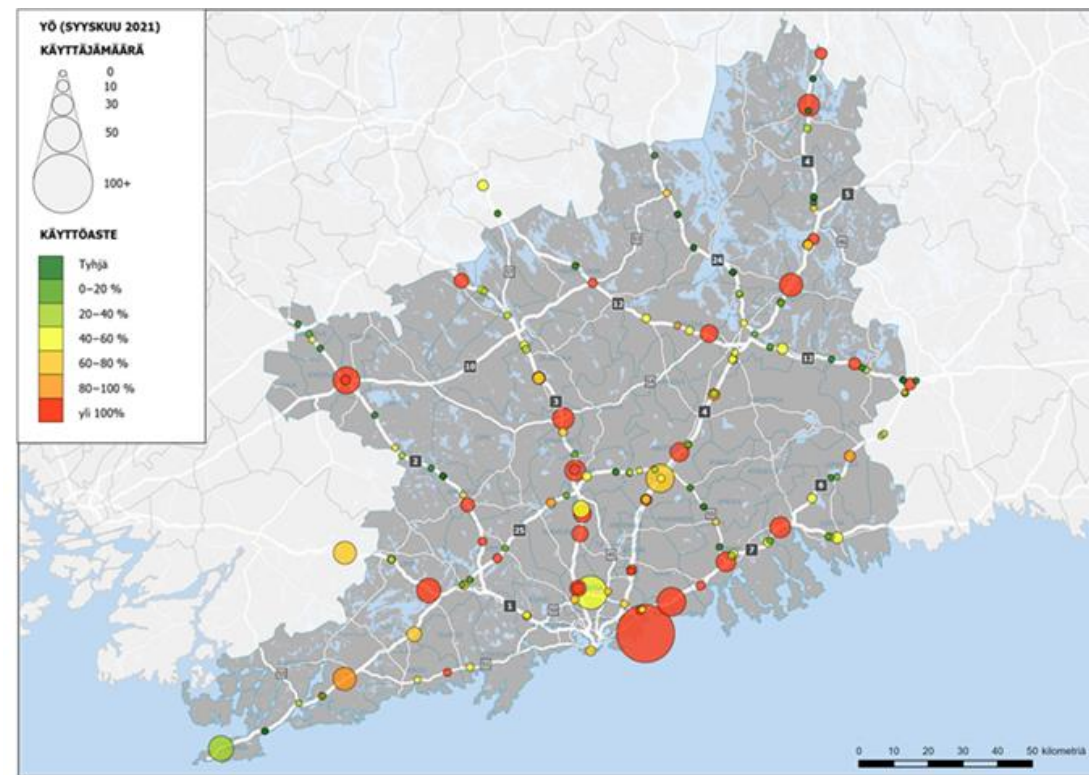


Kuvassa Ekerin kuljetusratkaisu (Ekeri 2022).

Raskaan liikenteen taukopaikat ja paineistetun biokaasun tankkauspisteet olisivat ekoteko

Raskas liikenne tarvitsee taukopaikkoja, joissa on kuljettajan tarvitsemat palvelut lakisääteisenä lepoaikana. Noin puolen tunnin ajomatkan etäisyydellä määränpäästä sijaitseva taukopaikka vähentää odottelusta aiheutuvia häiriöitä ja päästöjä katuverkolla. Kaavoitukseen ja taukopaikkojen toteutukseen tarvitaan logistiikan osaamista ja määrätietoisuutta.

Raskaan kaluston puhdas käyttövoima on nykytilanteessa uusiutuva polttoaine. Biokaasun tankkauspisteiden vähäisyys rajoittaa kaasukalustoon siirtymistä. Toimintavarmuus edellyttää vähintään kahden kaasutankkausaseman olemassaoloa samalla seudulla.



Uudenmaan ELY-keskuksen alueen raskaan liikenteen taukopaikkojen käyttäjämäärät ja käyttöasteet yöllä syyskuussa 2021.

Lähde Uudenmaan ELY-keskuksen taukopaikkatutkimus 2021

Valtiolta toivotaan jatkuvuutta ja ketteryyttä

Säätelyn tuominen MAL-suunnittelun ei ole tarpeen. MAL-suunnitteluun ja sopimiseen tarvittaisiin kuitenkin varmuutta siitä, että seudun MAL-yhteistyö ja rahoitus jatkuvat yli hallituskausien.

Väylien kapasiteettia ja kuntoa tulisi tarkastella meneillään olevien kriisien seurauksena muuttuneessa tilanteessa. Nyt moni kuljetusvirta etsii uusia reittejä ja samalla paljastuu uusia väyläverkoston pullonkauloja. Muutokseen pitää kyetä reagoimaan ketterästi myös infrarahoituksen osalta!



Havainnekuvia (Sitowise 2022).

Yritysten ääni esille kaupunkiseuduilla

Akuuteissa liikenneongelmissa yritysten kannattaa olla suoraan yhteydessä kaupunkiin. Sen yrityspalvelut, elinkeinoyhtiö tai liikennesuunnittelusta vastaavat auttavat eteenpäin.

Kaupunkiseudut teettävät ajoittain logistiikkaa koskevia erillisselvityksiä, mikä on hyvä tapa saada kokonaiskuva kehittämistarpeista.

Kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelussa katse on kymmenen ja kahdenkymmenen vuoden päässä. Alueelliset kauppakamarit ovat keskeinen kumppani MAL-työstä vastaavalle seutuorganisaatiolle tai keskuskaupungille. Yritysten kannattaakin viestiä liikenteen ja logistiikan kysymyksistä myös alueelliselle kauppakamarilleen.



Havainnekuvia (Sitowise 2022).

SITOWISE

Yritysten tarpeet

Haastattelujen pohjalta



Päästöjen vähentämiseen monenlaisia keinoja

Kiteytys 1/3

Toimialasta riippumatta yrityksille on yhteistä tavoite vähentää päästöjä. Kuljetustoiminnassa käytettävissä oleva keinovalikoima on varsin laaja, vaikka viime aikoina huomio onkin kiinnittynyt käyttövoimiin.

Kuormatilan täyttöaste ja ajosuoritteen vähentäminen

kokoamalla mahdollisuuksien mukaan kaikki saman asiakkaan toimitukset yhteen kuormaan ovat yritysten käsissä olevia toimia. Kookas kalusto mahdollistaa suuren tavaramäärän ja eri lämpötiloja vaativien tuotteiden kuljettamisen yhdessä kuormassa silloin, kun reitin kaikki osat mahdollistavat tällaisen kaluston liikkumisen. Kalustokokoa rajoittavat usein määränpään olosuhteet, erityisesti kaupunkien ydinalueet, mutta myös reuna-alueiden liittymät voivat kaivata muutoksia, jotta optimaalista kalustoa voidaan käyttää.

Kaupunkien ydinalueilla on paljon sellaisia toimintoja, jotka ovat riippuvaisia eri kokoisilla moottoriajoneuvoilla tehtävästä jakelusta (päivittäistavarakauppa) ja noudoista (jätehuolto). Näiden osalta yksi päästöjä lisäävä syy on **purku- ja kuormauspaikan puuttuminen**. Paikkaa joudutaan etsimään, mistä aiheutuu ylimääräistä ajoa ja päästöjä tai purku tehdään ajoradalta muuta liikennettä estämällä, jolloin myös pysähtymään joutuneet ajoneuvot tuottavat ylimääräisiä päästöjä.

Tavaran toimittamiselle ja jätteiden noutamiselle tulisi osoittaa reitit ja purkupaikat, jotta alueen päätoiminnot eivät häiriidy ja kuljettajan toiminta on sujuvaa. Samalla päästöt pysyvät paremmin kurissa ja kuljettamisesta tulee ennakoitavaa ja kustannustehokasta.

Päästöjen vähentämiseen monenlaisia keinoja

Kiteytys 2/3

Pienten tavarakerien päästöttömän jakelun toimintaedellytyksiin kuuluu keskusta-alueelle sijoittuva **city hub**, jolle tulisi osoittaa pysyvä sijaintipaikka. Kokeiluja on tehty väliaikaisesti käytettävissä olevissa sijainneissa, mutta toiminta on loppunut, kun alue on otettu muuhun käyttöön. Tarvitaan myös nopean **sähkölatauksen infra**, jotta ajoneuvo on valmis liikenteeseen kuljettajan lounastauon päätyttyä. Yleisesti ottaen tulisikin pohtia, miten tehokasta on, että tukeudutaan yrityskohtaiseen latausinfraan sen sijaan, että toteutettaisiin kaikkien käytettävissä olevia pikalatauspisteitä keskeisillä sijainneilla.

Raskaan kaluston puhdas käyttövoima on nykytilanteessa paineistettu **biokaasu**. Tankkauspisteiden vähäisyys rajoittaa kaasukalustoon siirtymistä. Toimintavarmuus edellyttää vähintään kahden kaasutankkausaseman olemassaoloa samalla seudulla.

Raskas liikenne tarvitsee **taukopaikkoja**, joissa on kuljettajan lakisääteisenä lepoaikanaan tarvitsemat palvelut. Taukopaikat palvelevat myös ajantasauspaikkoina, kun kuljetuksen on saavuttava vaikkapa satamaan tai rakennustyömaalle sovitussa aikaikkunassa. Noin puolen tunnin ajomatkan etäisyydellä määränpäästä sijaitseva taukopaikka vähentää myös odottelusta aiheutuvia häiriöitä ja päästöjä katuverkolla.

Yritykset hyödyntävät yöaikaa kuljetuksiinsa aina kun se on joko niiden oman toiminnan tai yöjakelulle asetettujen rajoitusten vuoksi mahdollista. Yhteiskunnan kannalta on tehokasta, kun teiden kapasiteetti on käytössä yötä päivää. Rajoitusten kohdentamista tulisikin pohtia ja myös varmistaa, että tiet ovat liikennöitävässä kunnossa myös öisin.

Yhteistyöllä ja ennakoinnilla päästöt alas

Kiteytys 3/3

Katu- ja tietöiden koordinoinnilla on saavutettavissa päästövähennyksiä. Tämä koskee erityisesti sisääntuloväyliä, jotka ruuhkautuessaan heikentävät myös kantakaupungin saavutettavuutta.

Rakentaminen kaupunkialueen ahtailla tonteilla aiheuttaa liikennehäiriöitä. Hyvällä ennakosuunnittelulla ja liikenteen ohjauksella voidaan merkittävästi vähentää tavarantoimituksista aiheutuvia haittoja kaikille osapuolille. Samalla turvallisuus paranee ja kuljetustoiminta tehostuu.

Pitkäjänteinen **uusien rakentamiskohteiden** tunnistaminen ja aikataulutukset mahdollistaisi muun muassa maamassojen tehokkaamman hyödyntämisen esirakentamisessa, kun kuljetusmatkoja voitaisiin minimoida.

Uusien alueiden mahdollisuuksia:

Verkkokaupan toimituksille olisi hyvä olla keskitetty noutopiste, jossa on lämpösäädelyjä säilytyspaikkoja. Se voisi olla kaikille toimijoille avoin.

Jätteiden keräilyastiat tulisi sijoittaa keskitetysti niin, että niiden tyhjennys on sujuvaa eikä aiheuta häiriöitä. Jätteen putkikeräysjärjestelmät tukevat keskittämistä.

Poimintoja haastattelujen muistiinpanoista

Kuljetustoiminnan suunnittelulle ominaista

- Yhdellä kuljetuksella kaikki tavarat kohteeseen, myös erilaiset lämpötilat tarvitsevat tuotteet. Siksi on tarve käyttää mahdollisimman suurta kalustoa.
- Kuormatilan täyttöaste on keskeinen tekijä päästöjen vähentämisessä.
- Reitit suunnitellaan tehokkaiksi. Parhaimmillaan voidaan tankata purkupisteessä (jätekuljetukset).
- Liikepaikkasijoitteluun vaikuttavat lastin purkupaikkojen laatu.
- Yöjakelu on tehokas tapa välttää ruuhkat.
- Kuljetusajan pitävyys on olennaista kaupan prosessien (mm. hyllytys) kannalta, jotta asiakkaat saavat tuotteet.
- Koska monen myymälän tavarat ovat samassa kuljetuksessa, aikataulujen täytyy toimia. Matka-aika on laskettu hyvin tarkkaan (myös kuljettajien lepoajat).
- LEAN-rakentamisen lisääntymisen myötä yksittäiset kuormat tulevat pienentymään ja määrällisesti lisääntymään. Aikakriittisyys myös lisääntyy. Digitaalisuuden kautta saamme toimitusketjuun ja logistiikkaan näkyvyyttä, jolloin optimointia voidaan tehdä entistä monipuolisemmin. Milk run -tyyppiset konseptit lisääntyvät, eli kaikkia kuljetuksia ei hoideta enää point-to-point toimittajan tehtaalta/varastosta yksittäiselle työmaalle vaan työmaalta toiselle kiertäen.
- Rakentamisessa ketju toimii usein niin, että työmaa tilaa toimittajalta, joka tilaa kuljetuksen logistiikkakumppaniltaan. Kenelläkään ei ole mahdollisuutta optimoida kokonaisuutta. Villi heitto: yhteinen tietopankki, mihin pääkaupunkiseudun työmaiden tuotannonsuunnittelujärjestelmät syöttävät seuraavan viiden päivän kuljetustarpeet. Kolmannen osapuolen palvelu niputtaa kuljetukset optimaaliseksi reiteiksi ja huutokauppaa kuljetukset logistiikkayrityksille. Kaikki voittavat.

Pitkämatkaiset kuljetukset kaupunkiseutujen kohteisiin

- Kaasutankkausmahdollisuuksia vähän, sopisivat runkoliikenteeseen.
- Runkoliikenteen sähköistyminen edellyttää kalustokehityksen lisäksi panostamista raskaan liikenteen latausinfraan. Aikataulut eivät kestä sitä, että lataukseen pitäisi jonottaa.
- Tietyt ovat yleensä etukäteen tiedossa, jolloin niihin voidaan varautua ennakkosuunnittelulla.
- Helsingissä samanaikaisesti tehtävät katutyöt sisääntuloväylillä heikentävät kantakaupungin saavutettavuutta.
- Tieverkon kunto on todella surkea. Siitä aiheutuu rengasrikkoja ja kaluston korjaustarpeita.
- Valtio hoiti nopeasti edellytykset HCT-kalustolle, mutta isot terminaalit ovat usein katuverkon varrella ja sieltä löytyy paikoin kiertoliittymiä ja muita ratkaisuja, joista iso kalusto ei selviä.
- Monet toimialat hyödyntävät yöaikaan runkokuljetuksissa, jolloin pääväylien talvihoidon merkitys korostuu.
- Jos olisi jatkuvasti päivittyvä ruuhkaennuste pääväylille, voitaisiin tiedosta ottaa hyöty irti: kuljetukset viettäisivät vähemmän aikaa tien päällä. Edut olisivat ilmeiset, hintaa myöten.

Viimeisten kilometrien haasteita ja mahdollisuuksia

- Keskustojen kehittämisessä tulee mahdollistaa tehokas päivittäistavaralogistiikka. Tehokasta nykytilanteessa on suuren kaluston käyttäminen, jolloin eri lämpötiloja vaativat tuotteet saadaan yhteen kuormaan.
- Last mile on haaste, koska on vielä liian pientä volyymiltään. Kun volyymit kasvavat, saadaan enemmän tehokkuutta.
- First ja last mile kuljetukset ovat tosi iso osa kokonaisuutta.
- City hub tarvitaan aivan keskustassa, jotta toiminta on tehokasta. Ongelmana on sopivan pysyvän tilan/tontin löytäminen. Turussa toiminta loppui, kun tontti tarvittiin muuhun käyttöön. Yhteistyö kaupungin kanssa on erittäin tärkeää.
- Jakelu sähkökalustolla edellyttää latausinfraa, joka mahdollistaa latauksen kuljettajan lounastauon aikana.
- Purkupaikan löytyminen on kuljetusaikataulujen pitävyyden kannalta aivan kriittistä.
- Kävelykeskustojen ja pyöräily-yhteyksien suunnittelu ja toteutus jäävät logistiikan näkökulmasta puolitiehen: tavarantoimittamiselle ei osoiteta ratkaisuja kuten purkupaikat ja reitit. Vastuu asian ratkaisemisesta jää käytännössä kuljettajalle.
- Työturvallisuus ja turvallisuus: Turvalliset paikat liikennöidä, kuljettaa ja purkaa tavara. Lisäksi ympäristön turvallisuus, jossa liikkuu myös asiakkaita esim. kauppakeskukset. Yritykset seuraavat turvallisuustilastojaan.
- Iso rasite alkaa olla kaupunkien liikenne- ja infrasuunnittelussa uudet kohteet, joissa rajoitetaan, milloin raskaalla kalustolla saa käydä tietyillä teillä ja purkualueilla. Eivät ole monesti käsikädessä tavarantoimitusten kanssa.

Jakelutapahtuman pulmia

- Yötoimituskiellot
- Tonttien tai kiinteistön tavarantoimitustilojen (esim. kauppakeskus) mitoitus rajoittaa kalustokokoa
- Purku kadulta ja huono kunnossapito (hiekkä, epätasainen pinta) vaikeuttavat lavojen ja rullakoiden siirtoa liikkeeseen ja heikentävät kuljettajien työturvallisuutta.
- Kävelykeskustoissa pitäisi muistaa, että kuljetukset tarvitaan perille saakka. Kaikki keskustan kuljetukset eivät ole pieniä ja pyörällä hoidettavissa, vaan tarvitaan myös lavakuljetuksia.
- Rakentaminen: On kohteen vastuulla järjestää purkupaikat. Myös kiviainestoimituksissa kasetointimatka voi muodostua pitkäksi: eli ensin puretaan vetopään kuorma ja sitten haetaan kärrä kauempaa, mikä lisää purkuajan pituutta ja kustannuksia.
- Pyritään työmaiden kanssa järjestämään kokoukset, jotta toiminta olisi purkupaikalla sujuvaa. Ahtaalla kaupunkialueen tontilla helposti lisääntyy liikenne ja riskit, jos purku ei ole **suunniteltu**. Harvoin kaupunkialueen työmaalla on liikenteenohjausta, mikä olisi tarpeellista ja selkeää parannus turvallisuuteen.
- Täysperävaunukuljetusten hankaluus. Kaupunkiin ei saa ajaa perävaunun kanssa eikä ns. rekkaparkkeja siirtokuljetuksille ole riittävästi. Myös usein on tietty aikaikkuna rakennustyömaalla, jolloin kuljetuksen on oltava purettavissa, jolloin kuljetusajan ennakoitavuus on tärkeää. Nyt ja jatkossakin tarkkuudessa puhutaan korkeintaan tunnin aikaikkunoista, sen hienommalle tasolle tarvetta vain poikkeustapauksissa.
- Rakentamattomat tontit P-alueiksi vain kuorma-autoille, jonne voi jättää perävaunun ja hoitaa sieltä jakelun.

Sustainable Urban Logistics

- Kerralla kaikki tavarat myymälään on tapa vähentää päästöjä.
- Kuljettamisen hiilijalanjälki on puolitettu HCT-rekkojen ja loppujakelun yhdistelyjen ansiosta.
- Nyt päästökeskustelun fokus on käyttövoimissa ja tulevaisuudessa tullaan varmaan näkemään sääntelyä, joka edellyttää päästötöntä kuljettamista keskusta-alueella. Huomiota ei enää tunnuta julkisessa keskustelussa kiinnitettävän kaluston täyttöasteiden kautta saavutettavaan tehokkuuteen.
- Uudet alueet ja verkkokauppa: Visio on, että olisi keskitetty noutopiste, jossa on lämpösäädelyjä säilytyspaikkoja. Onko investointi niin iso, että siihen on vain suurimpien toimijoiden mahdollista osallistua?
- Keräilyastiat jätteille parempiin sijainteihin kootusti. Uusilla alueilla on myös jätteen putkikeräysjärjestelmiä, mm. Kruunuvuorenranta, helpottaa huomattavasti jätteenkeräilyä.
- Uuden sukupolven biokaasuautoista on hyvät kokemukset (tekniset ja taloudelliset).
- Biokaasu tankataan muiden tankeista, ei ole omia tankkeja. Tankkauspaikkoja ei ole riittävästi, pitää tosi tarkasti tarkastella, minne kaasuauto laitetaan. Ei laiteta kaasuautoa, jos tankkeja on kaupungeissa vain yksi. Autot käyttävät paineistettua kaasua, ei siis sama kuin henkilöautoilla.
- Valtion hankintatuki puhtaille autoille ei lisää suurissa yrityksissä hankintoja, koska sitä saa max. 5 autoa/yritys.
- Sähkössä joudutaan omiin terminaaleihin investoimaan lataus, joka on kallista. Siinä olisi yhteistyön paikka. Onko järkevää, että kaikki omiin terminaaleihin rakentaa laturit? Parempi olisi esim. huoltoasemien yhteyteen.

Eri liikennemuotojen roolit ja yhdistetyt kuljetukset

- Kotimaan liikenteessä käytetään kumipyöriä.
- Kansainvälisessä liikenteessä suurin osa on konttiliikennettä Aasiasta satamiin (pääsääntöisesti Vuosaareen).
- Euroopan liikenne tulee kumipyörillä / raiteilla Suomeen.
- Lentoliikennettä käytetään vain, jos on pakko, esim. kriisitilanteissa

Yhdistetyt kuljetukset

- Kuljetukset haluttaisiin junaan Keravalta.
- Vuosaari olisi optimaalinen terminaalin sijaintipaikka.
- Suomessa pelkkä ulkomaanliikenne ei riitä, pitäisi olla myös kotimaan kuljetuksia.
- Neutraali välittäjä voisi olla hyvä ratkaisu. Välittäjä myisi tilaa junassa.
- Nykykalusto (juna-) ja konsepti ovat vanhanaikaisia.
- Vaatisi kaksoisraiteet Ouluun saakka (kapasiteetti, luotettavuus).
- Oulun seudulla kuljetusten päättymistä kritisoiitiin, mutta sittemmin keskustelu on tyrehtynyt. Ovatko kumipyöräkuljetukset kaikkein halvimpia tulevaisuudessa, kun uusiutuvat energiamuodot saadaan laajamittaisesti käyttöön myös raskaassa kalustossa? Juna ei ole joustava. Jos tieverkko on hyvässä kunnossa, joustavuutta löytyy enemmän.

Muita viestejä

- Kalustokorjaamoissa haaste on osaamisen taso etenkin suuren kaluston korjaukset. Tekniikka menee koko ajan monimutkaisemmaksi ja tarvitaan osaamista. Näkyy selkeitä aluekohtaisia ja korjaamokohtaisia eroja työn laadussa.
- Kaluston toimitusajat ovat nykyisin huomattavan pitkiä. Tämän vuoksi mm. julkisten toimijoiden pitäisi toimia ennakoivasti kilpailutuksissa.
- Kaupunkien esirakentamisen pitkäjänteisyys: Kiviainestoimittajat ovat kiinnostuneita tekemään esirakentamista, jolloin aines olisi käytettävissä kohteessa. Nykyisin esirakentamisella on valtava kiire, joten kiviaines pitää louhia, murskata ja kuljettamaan pois, ja tilalle pitää kuljettaa kauempaa kiviainesta. Rakentamisalueelta tuleva aines olisi tehokkaammin hyödynnettävissä, jos suunnittelua tehtäisiin pitkäjänteisemmin ja ennakoivammin.

SITOWISE

MAL-prosessin näkökulma

Haastattelujen pohjalta



Kauppakamarit osallistumiskanavista

Liikennejärjestelmätyön ja MAL-sopimisen perinteet ovat eri mittaisia ja erilaisia tarkastelluilla kaupunkiseuduilla. Tämä näkyy yhteistyön muodoissa ja vakiintuneisuuden asteessa.

Edustuksellinen osallistuminen näyttää olevan pääsääntö ja siinä kauppakamarin rooli on keskeinen.

Helsingin seudulla kauppakamari on ylläpitänyt seurantaryhmää jo siitä lähtien, kun liikennejärjestelmäsuunnittelua tehtiin vain neljän kunnan alueella (PLJ). MAL-sopimuksia on tehty vuodesta 2012 alkaen. Seurantaryhmään kuuluu 15-20 yritysjohtajaa ja virkamiehet kaikista kolmesta kirjaimesta (MAL). Seurantaryhmän ylläpitoa on pidetty siksikin tärkeänä, että osallistaminen ei ole lakisääteistä.

- Koetaan, että kumppanuus on erittäin toimivaa ja vastavuoroista (yhteisiä tilaisuuksia). HSL:n halu kuulla on ilmeinen, vaikka väistämättä on ristiriitaisia intressejä kuten ruuhkamaksut.
- Vaikka ollaan eri mieltä suunnitteluvaiheessa, niin MAL-sopimuksen teon jälkeen toimitaan yhdessä rintamassa valtion suuntaan.

Kuopion seudulla on laadittu ensimmäinen MAL-sopimus vuonna 2021. Kauppakamari näkee, että se kykenee tuottamaan tietoa vähän laaja-alaisemmin, mutta että myös elinkeinoelämän ääntä tarvittaisiin. Puheenvuoro kanavoituisi parhaiten ja konkreettisimmin suoraan yhteyksin yrityksiin, jotka mahdollistaisivat spesifit kysymykset.

Oulun seudulla MALPE-sopimuksia on laadittu vuodesta 2013 alkaen. Tartuntapinta varsinaiseen MAL-prosessiin on ohut, mutta yhteistyö liikenteeseen liittyvien vaikuttamismahdollisuuksien osalta on hyvä ja verkosto toimii. Yritykset eivät ole suoraan liikennejärjestelmä- tai MAL-pöydissä, vaan niiden tarpeet välittyvät edustuksellisesti.

Kaupunkiseudut osallistumiskanavista

Kaupunkiseudut kertovat yritysten välillisen osallistamisen olevan toimiva ratkaisu. Kauppakamareilla on keskeinen rooli. Myös keskuskaupunkien yrityspalvelu tai elinkeinoyhtiö toimii yritysten tarpeiden välittäjänä. Muitakin elinkeinoelämän järjestöjä (yrittäjät, matkailuelinkeino) on osallistettu. Kauppakamarilla ja elinkeinoyhtiöllä on joillain seuduilla pysyvä paikka myös suunnittelun johtoryhmässä.

Yritystarpeet eivät tule suoraan MAL- tai LJS-työpöytään, vaan erillisselvitysten (esim. raskaan liikenteen taukopaikkaselvitys) kautta tai kuntien yhteyshenkilöiden kautta (esim. tieto uudesta rakentamiskohteesta). Tätä pidetään hyvänä käytäntönä. Olisi kuitenkin hyvä, että MAL-suunnittelussa olisi ymmärrystä liiketoimintamalleista, jotta osattaisiin suhteuttaa esitetty tarve sen vaikuttavuuteen. Näin saataisiin perusteluja esitettävälle toimenpiteille.

Kaupunkiseudusta riippuen on myös voitu yhdessä yhteistyötahojen (ELY-keskus, maakuntaliitto) sekä yrityskehitysyhtiöiden kanssa tehdä yrityksille säännöllisesti logistiikkaan liittyviä kyselyitä (logistiikkatarpeista ja pullonkaloista sekä kehittämiskohteista), jotka huomioidaan MAL-suunnittelussa.

Kaupunkiseudut tekevät aktiivista edunvalvontaa laajemminkin. MAL-sopimuksen taustalla voivat olla myös seudun kuntien yhteiset hallitusohjelmataavoitteet, joita valmistelemassa on ollut laajemmin keskeisiä sidosryhmiä (mm. kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt sekä alueen suurimmat yritykset).

MAL-sopimusluonnosta on käsitelty alueella erikseen järjestetyssä elinkeinoelämän sidosryhmätilaisuudessa, jossa on ollut mukana mm. seudun kuntien yrityskehitysyhtiöiden, matkailuorganisaatioiden, kauppakamarin ja alueen yrittäjien edustus.

Yritykset osallistumiskanavista

Yrityshaastateltava nimesi seuraavat osallistumiskanavat:

- Kauppakamarit
- Kaupunkien maankäytön ohjausryhmät,
- Järjestöt: RAKLI, Kaupanliitto
- Tapaamiset kaupunkien johdon kanssa vuosittain

SITOWISE

Terveisiä valtiolle



Terveisiä valtiolle

- Tarvitaan jatkuva kehikko MAL-työlle hallituskausien välillä, jotta päivittämissyklissä olisi joku kiinnekohta. – Nykyinen vapaaehtoisuus on hyvä asia.
- Pitäisi olla kaupunkipolitiikkaa, jossa on yhteneväiset suuntaviivat yritysten ja valtionhallinnon kanssa.
- Tieverkon kunnossa on merkittäviä puutteita ja rahoitusta on edelleen leikattu.
- Kaksoisraiteen puuttuminen Ouluun saakka ei mahdollista rataverkon hyödyntämistä muun muassa yhdistettyihin kuljetuksiin, koska nykyisen ratakapasiteetin mahdollistamat aikataulut eivät vastaa tarvetta.
- Väylien kapasiteettia ja kuntoa tulisi tarkastella meneillään olevien kriisien seurauksena muuttuneessa tilanteessa:
 - Miten ylläpidetään kilpailukyky kriisien yhteydessä?
 - Saimaan kanavaa korvaava kapasiteetti kaipaa pohdintaa.
 - Huoltovarmuus pitää huomioida tieverkossa. Koillismaa on radaton, eikä raiteita muutenkaan yhtä kattavasti kuin etelässä.
- Tarvitaan valtiolta toimia ja rahoitusta sekä MAL-seudun tasolla että valtakunnallisesti. Viimeaikojen tapahtumista seuranneet muutokset ovat dramaattisia ja siksi tarvitaan ketteriä toimenpiteitä niihin vastaamiseksi. LVM:n budjettileikkaukset pahentavat ongelmaa.
- MAL rahoitus koetaan joillain seuduilla hyvin pieneksi ja sen kohdentaminen yritysnaökulmasta tehottomaksi.
- Alueellisella ja kansallisella tasolla elinkeinorakenne pitää huomioida paremmin.
- Raskaan kaluston osalta tarvitaan vaihtoehtoisia käyttövoimia. Biokaasua on, mutta vetyyn pitäisi panostaa.
 - Raidehankkeet ovat kymmenien vuosien investointeja, kun taas raskaan kaluston tankkaus/latausratkaisuihin pitäisi panostaa, myös kaupunkilogistiikassa.
- Suurilla kaupunkiseuduilla olisi potentiaalia lähijunaliikenteeseen, joten niille pitäisi saada vastaavat järjestämisoikeudet kuin HSL:llä on.
- Oulun seudun ja Pohjois-Suomen kokonaiskuvaa teollisten investointien volyymeistä ei tunnisteta ministeriöissä.

SITOWISE

Haastattelut



Haastattelut

- Kimmo Puolakka, Rudus Oy
- Juha Kostiainen, Juhana Häkkänen, YIT
- Janne Koskela, Lassila & Tikanoja Oyj
- Virpi Kaikkonen, Lidl
- Jarmo Nikupeteri, Kesko
- Jouni Jaakola, Inex Partners Oy,
- Hannu Nylander, Vaasan Oy - Part of Lantmännen Group
- Olli Ari, Freight Services Posti Oyj
- Harald Knaapinen, DB Schenker
- Janne Appel, DHL Express
- Sini Puntanen, HSL
- Tiina Pasuri, Helsingin kauppakamari
- Claes Krüger, Oulu
- Jari P. Tuovinen, Mari Viirilä, Esa Pellikainen, Oulun kauppakamari
- Tero Piippo, Heli Laurinen, Unto Juutinen, Matti Vänskä, Kuopio
- Kaija Savolainen, Kuopion kauppakamari