



Uudenmaan liitto
Nylands förbund



HELSINGIN YMPÄRISTÖN LOGISTIIKKA- ALUEIDEN KEHITTÄMISEN TIEKARTTA

Uudenmaan liiton julkaisuja E166 - 2016

Uudenmaan liiton julkaisu E 166 – 2016
ISBN 978-952-448-446-6
ISSN 2341-8885

Ulkoasu: Milla Aalto
Valokuvat: Tuula Palaste-Eerola
Pohjakartat: © Lociga/MML

Verkkojulkaisu
Helsinki 2016

**Uudenmaan liitto // Nylands förbund // Uusimaa Regional Council // Helsinki-Uusimaa
Region**

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

HELSINGIN YMPÄRISTÖN LOGISTIIKKA- ALUEIDEN KEHITTÄMISEN TIEKARTTA

KUVAILULEHTI

Julkaisun nimi

Helsingin ympäristön logistiikka-alueiden kehittämisen tiekartta

Julkaisija

Uudenmaan liitto

Raportin laatija

Tuomo Pöyskö ja Ari Sirkiä, Ramboll

Julkaisusarjan nimi ja sarjanumero

Uudenmaan liiton julkaisuja E 166

Julkaisuaika

2016

ISBN

978-952-448-446-6

ISSN

2341-8885

Kieli

suomi

Sivuja

36

Tiivistelmä

Työn lähtökohtana ovat olleet Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa muodostetut logistiikan ja logistiikka-alueiden kehittämisen linjaukset sekä tavoitteet. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavaluonnoksessa on osoitettu keskeiset tulevaisuuden logistiikka-alueet. Kaavavarausten lisäksi muilla yritysalueilla, joille on jo sijoittunut merkittävä määrä logistiikkatoimintoja, on mahdollista kehittää toimintaa myös tulevaisuudessa.

Tässä selvityksessä arvioidaan Helsingin ympäristössä logistiikka-alueiden kehittämismahdollisuuksia. Selvityksessä on muodostettu yhdessä alueen kuntien kanssa tavoitteet alueiden kehittämiseksi ja tiekartta toimenpiteistä asetettujen tavoitteiden toteuttamiseksi.

Suunnittelualueeseen sisältyivät kaikki maakuntakaavaluonnoksessa esitetyt keskeiset logistiikka-alueet. Suunnitelmassa määritettyjen toimenpiteiden toteutusta esitetäänkin vietävän eteenpäin yhteistyössä eri organisaatioiden välillä osana liikennejärjestelmän, maankäytön ja elinkeinotoiminnan kehittämistä.

Avainsanat (asiasanat)

Logistiikka, logistiikka-alue, logistiikkakeskus, Uusimaa

Huomautuksia

Julkaisusta löytyy pdf-versio kotisivuiltamme www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut

PRESENTATIONSBLAD

Publikation

Väggkarta för utvecklingen av logistikområden i Helsingfors med omnejd

Författare

Nylands förbund

Rapporten är utarbetad av

Tuomo Pöyskö och Ari Sirkiä, Ramboll

Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer E 166

Utgivningsdatum

2016

ISBN

978-952-448-446-6

ISSN

2341-8885

Språk

finska

Sidor

36

Sammanfattning

Utgångspunkten för utredningen har varit de riktlinjer och mål som i etappplansplan 4 för Nyland har fastställts för logistikens och logistikområdenas utveckling. I utkastet till etappplansplan 4 för Nyland har de mest centrala framtida logistikområdena angetts. Utöver reserveringarna i planen är det också möjligt att i framtiden utveckla verksamheten på andra företagsområden där det redan finns en betydande mängd logistikfunktioner.

I den här utredningen bedöms möjligheterna att utveckla logistikområdena i Helsingfors med omnejd.

Tillsammans med regionens kommuner har man i utredningen ställt upp mål för att utveckla områdena och gjort upp en väggkarta med åtgärder som ska förverkliga målen.

Till planeringsområdet hör alla centrala logistikområden som anges i utkastet till landskapsplanen. Det föreslås att förverkligandet av åtgärderna som har fastställts i planen förs framåt i samarbete med olika organisationer som en del av utvecklandet av trafiksystemet, markanvändningen och näringsverksamheten.

Nyckelord (ämnesord)

Logistik, logistikområde, logistikcenter, Nyland

Övriga uppgifter

Publikationen finns i pdf-version på vår webbplats www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut.

SISÄLLYS

1. SUUNNITTELUTYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET	7
1.1. Tausta	7
1.2. Työn tavoitteet ja toteutus.....	8
1.3. Suunnittelualue	10
2. LOGISTIIKKA-ALUEIDEN KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT	11
2.1. Osapuolet.....	11
2.2. Sijoittumispäätösten tärkeimmät perusteet.....	12
2.3. Sijainnin vaikutus logistiikan kustannuksiin	12
2.4. Logistiikka-alueiden hallinnointimallit.....	13
2.5. Tulevaisuuden logistiikka-alueiden toteutukseen vaikuttavat megatrendit	14
3. LOGISTIIKKA-ALUEIDEN KEHITYSNÄKYMÄT	16
3.1. Logistiikka-alueiden nykytilanne	16
3.2. Nykyisten yritysalueiden kehittäminen.....	21
3.3. Nykyisten logistiikka-alueiden maankäytön kehittäminen	22
3.4. Logistiikkatilojen kysynnän kehitys	22
4. KEHITTYVÄT LOGISTIIKKA-ALUEET.....	24
4.1. Mahdolliset tulevaisuuden logistiikkatoimintojen alueet	24
4.2. Tärkeimmät tulevaisuuden logistiikka-alueet.....	25
5. LOGISTIIKKATOIMINTOJEN VAIHTOEHTOISET KEHITTÄMISPOLUT.....	27
5.1. Mahdollisia kehityspolkuja	27
5.2. Vaihtoehtojen arviointi.....	27
6. Tavoitteet logistiikka-alueiden kehittämiseksi.....	29
7. Logistiikka-alueiden kehittäminen	30
7.1. Toimenpidetarpeet	30
7.2. Tiekartta	31

Liite 1: Projektikortit

1. SUUNNITTELUTYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET

1.1. Tausta

Työn lähtökohtana ovat olleet Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa muodostetut logistiikan ja logistiikka-alueiden kehittämisen linjaukset ja tavoitteet. Logistiikka-alueiden kehittämisen tiekartta pyrkii edistämään ja konkretisoimaan tavoitteiden toteutusta keskeisillä Helsingin ympäristön nykyisillä ja tulevaisuuden logistiikka-alueilla. Vaihemaakuntakaava on lausunnoilla vuoden 2016 alkupuoliskolla, ja kaavaehdotus asetetaan nähtäville vuoden 2016 aikana.

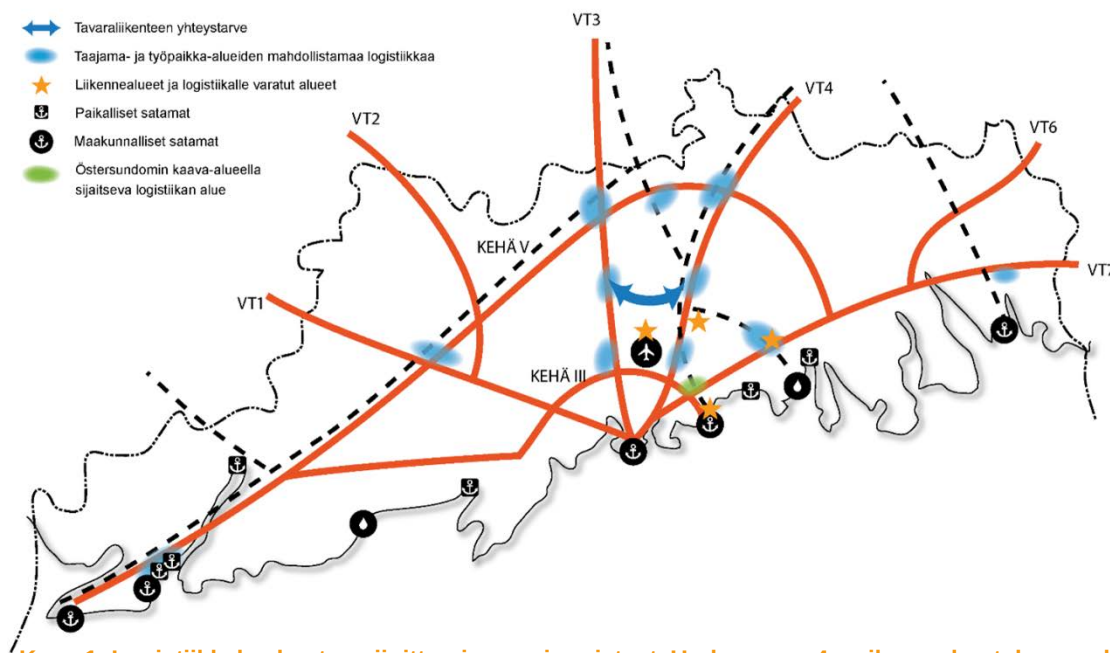
Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavassa esitetään logistiikan osalta seuraavia tavoitteita:

- Uusimaa on valtakunnallisesti ja kansainvälisesti hyvin saavutettavissa
- Logistiikkaa palvelevien toimintojen sijoittumiselle luodaan hyvät edellytykset
- Logistiikkaverkosto on kansainvälisesti kilpailukykyinen ja tukeutuu nykyiseen liikennejärjestelmään.

Logististen yhteyksien ja sijoittumisalueiden osalta vaihemaakuntakaavassa esitetään keskeiset solmukohdat ja kuljetusyhteydet:

- Merkittävät suuret logistiikka-alueet Bastukärr (Sipoo), Focus (Tuusula), Kulloo (Sipoo-Porvoo) ja Vuosaari (Helsinki)
- Maakunnallisesti merkittävät satamat liikenneyhteyksineen (laivaväylät)
- Helsinki-Vantaan lentoasema
- Kuljetuksille tärkeät kolme poikittaista liikenneyhteyttä vt3:n ja vt4:n välillä KUUMA-alueella
- Eurooppa-tunneli (Helsinki–Tallinna ratayhteys).

Kaava on mahdollistava: edellä mainittujen suurten logistiikka-alueiden lisäksi logistiikkatoimintoja on mahdollista sijoittaa ja kehittää muillakin alueilla, kuten vahvistettujen maakuntakaavojen työpaikka-, teollisuus- ja taajama-alueilla.



Kuva 1. Logistiikkakeskusten sijoittumisen painopisteet, Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan luonnos syksy 2014.

1.2. Työn tavoitteet ja toteutus

Suunnittelutyön lähtökohtina ovat olleet logistiikan ja sen toimintaympäristön tarpeet (kuva 2). Logistiikkaa kehittämällä on mahdollista vaikuttaa Helsingin ympäristön kustannuskilpailukykyyn ja kansainväliseen vetovoimaisuuteen. Nykyisin logistiikkatoimiala on rakenteeltaan suhteellisen hajautunutta Helsingin ympäristön alueella. Kansainvälisen kustannuskilpailukyvyn turvaaminen ja parantaminen alueella edellyttäisi vahvempien keskittymien rakentamista. Logistiikka-alueiden kehittäminen kytkeytyy kuntien maankäytön, liikenteen ja elinkeinotoiminnan kehittämiseen.

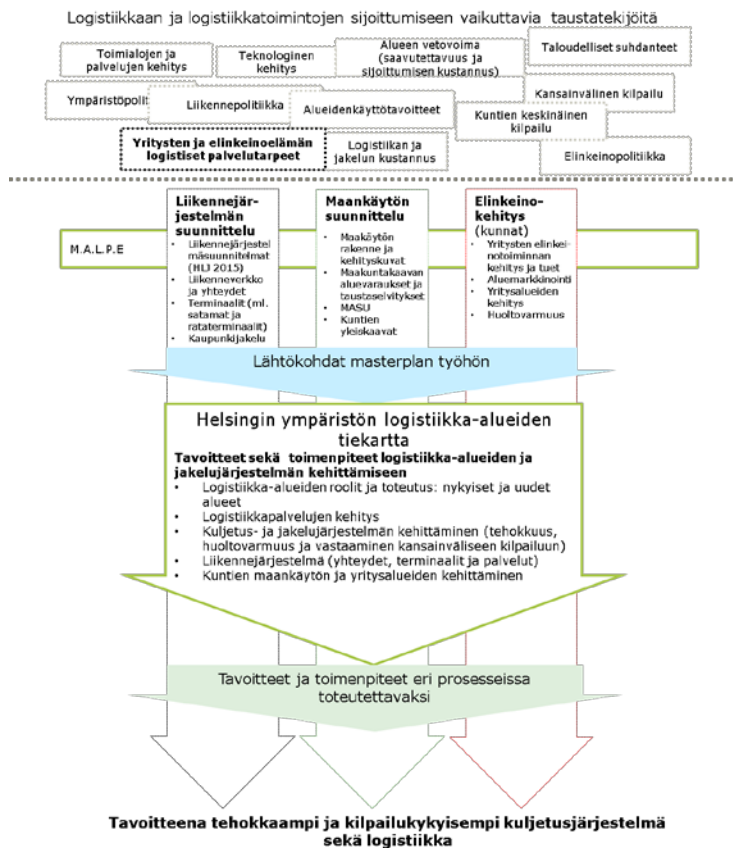
Työn tavoitteena oli muodostaa Helsingin seudun kuntien yhteinen tiekartta logistiikka-alueiden kehittämiseksi seudulla. Suunnitelman tavoite on lisätä logistisissa toiminnoissa synergisiä etuja ja mahdollistaa siten toimintojen tehokkuuden kasvu sekä parantaa Helsingin seudun sisäistä logistista tehokkuutta ja kansainvälistä kilpailukykyä. Suunnitelmalla varaudutaan samalla toimintaympäristön muutosten ja toimitusketjujen digitalisaation aiheuttamiin haasteisiin sekä muutosten kautta avautuviin uusiin mahdollisuuksiin.

Suunnittelutyön keskeisinä tavoitteina on ollut:

- muodostaa kokonaiskuva Helsingin seudulla sijaitsevien logistiikka-alueiden nykytilanteesta ja työhön osallistuvien kuntien tavoitteista nykyisten sekä uusien logistiikka-alueiden kehittämiseksi;
- määrittää yhdessä kuntien edustajien kanssa näkemys logistiikkatoimintojen kehittämisen kokonaistavoitteista;
- tunnistaa maankäytössä logistiikkatoiminnoille varattavat alueet ja näille sijoitettavat toiminnot huomioiden maankäytön ja liikennejärjestelmätason vaikutukset sekä
- määrittää yhteistyössä kuntien edustajien kanssa yhteinen toimenpidesuunnitelma logistiikka-alueiden ja toimintojen kehittämiseksi.

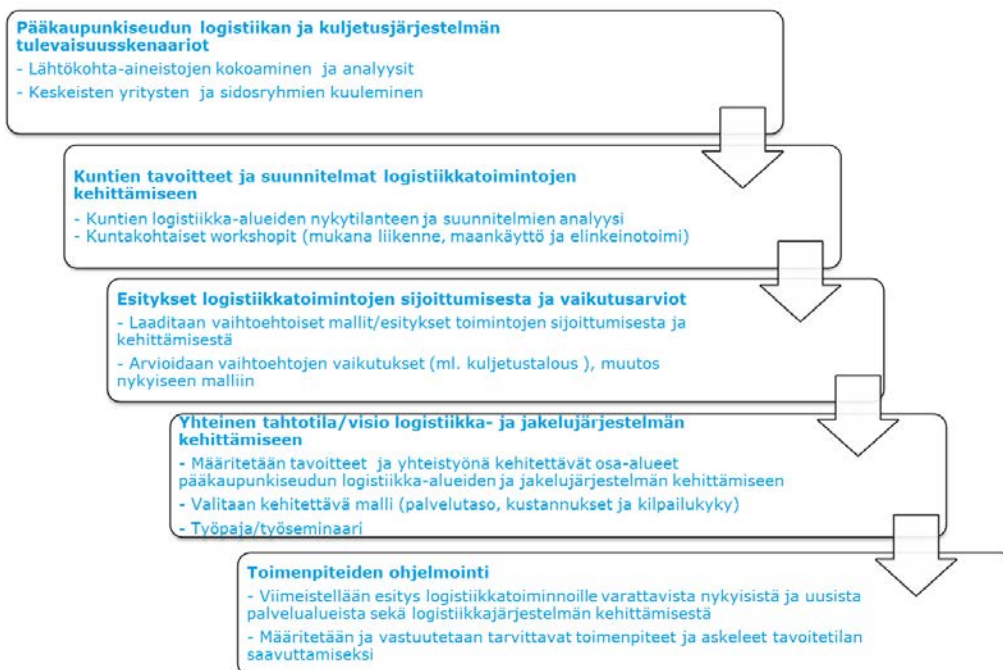
Suunnittelutyön toteutukseen ja ohjaukseen osallistuivat seuraavat organisaatiot

- Uudenmaan liitto,
- Uudenmaan ELY-keskus,
- HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä,
- Helsinki,
- Järvenpää,
- Kerava,
- Sipoo,
- Tuusula ja
- Vantaa.



Kuva 2. Logistiikka-alueiden kehittämisen kytkeytyminen maankäytön, liikenteen ja elinkeinotoiminnan kehittämiseen.

Suunnittelutyölle perustan muodostivat maakuntakaavatyössä (Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava) toteutetun analyysit ja selvitykset. Työn aikana toteutettiin erilaisia aineistoanalyyskejä ja monivaiheinen keskustelu (ml. työseminaari marraskuussa 2015) suunnittelualueen kuntien maankäytön, liikenteen ja elinkeinotoimien sekä toimialan sidosryhmien kesken. Työvaiheet on esitetty kuvassa 3.



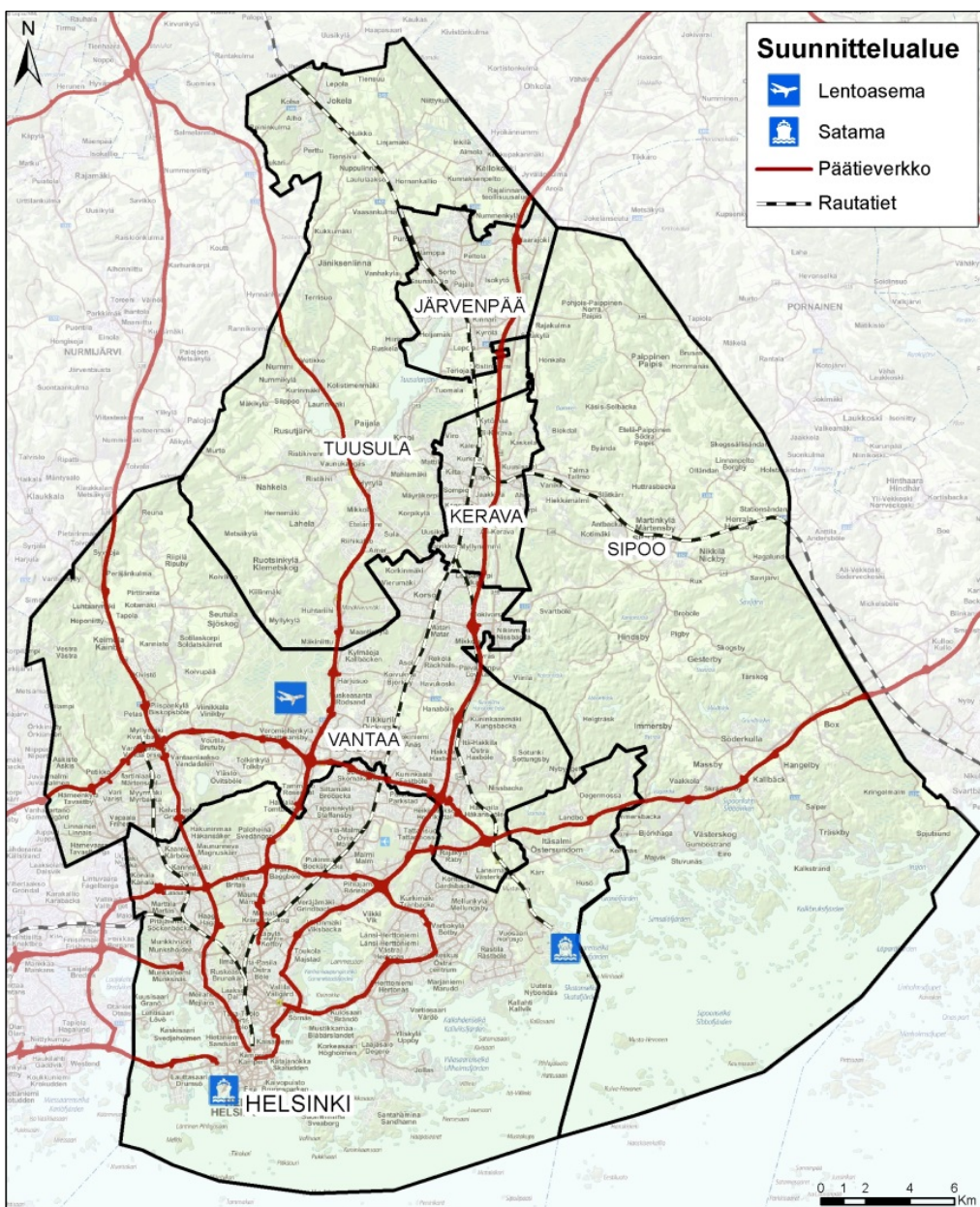
Kuva 3. Suunnittelutyön sisältö ja päätyövaiheet.

1.3. Suunnittelualue

Suunnittelualueeseen sisältyvät kunnat, joiden alueelle ovat sijoittuneet merkittävimmät logistiikkakeskittymät tai jotka on arvioitu maakuntakaavan linjauksissa tärkeimmiksi uusien toimintojen sijoittumisalueiksi. Kunnat ovat (kuva 4):

- Helsinki,
- Vantaa,
- Tuusula,
- Sipoo,
- Kerava ja
- Järvenpää.

Työssä huomioitiin varsinaisen suunnittelualueen ulkopuolelle jäävät merkittävät logistiikan solmukohdat ja jakelukuljetusalueet ympäröivällä alueella mm. Espoossa, Nurmijärvellä ja Porvoossa.



Kuva 4. Suunnittelualue ja suunnittelualueeseen kuuluvat kunnat.

2. LOGISTIIKKA-ALUEIDEN KEHITTÄMISEN LÄHTÖKOHDAT

Logistiikka-alue on alue, jolle on sijoittunut useita tuotteiden kuljetusta, varastointia tai terminaalitoimintoja harjoittavia yrityksiä. Alue voi olla kysynnän kautta luonnollisesti muodotunut logistiikkakeskusten keskittymä tai kuntien maankäytön ohjauksen kautta muodostettu erityisesti logistiikkatoiminnoille tarkoitettu alue (Freight Village).¹ Varsinaisia eurooppalaisen konseptin mukaisia "Freight Village" -alueita ei Suomeen ole vielä perustettu.

2.1. Osapuolet

Logistiikka-alueiden muodostamisessa kuntien rooli on keskeinen. Kuntien näkökulmasta logistiikka-alueet voivat lisätä alueellista kilpailukykyä eri tavoin (kuva 5). Kunta luo maankäytön ja infrastruktuurin kehittämisellä mahdollisuudet ja edellytyksen logistiikka-alueiden muodostamiselle ja kehittämiselle. Yritykset tekevät sijoittumispäätökset itsenäisesti liiketaloudellisista lähtökohdista ja tarjolla olevan vapaan sijoittumisalueen perusteella. Logistiikka-alueille voi sijoittua esimerkiksi logistiikkapalvelun tarjoajia, logistiikkaintegraattoreita, tuotannollista toimintaa, lisäarvologistiikkaa sekä huoltopalveluita ja erilaisia tukipalveluita tarjoavia yrityksiä. Yritykset voivat tarjota kokonaispalvelun omana palveluna tai yhdessä muiden alueella toimivien yritysten kanssa.

Investoinneista infrastruktuuriin vastaavat kunnat. Investoinneista rakennuksiin ja laitteisiin vastaavat alueelle sijoittuvat logistiikkayritykset tai esimerkiksi kiinteistösijoittajat/-kehittäjät. Kiinteistökehittäjän rooli on joillakin alueilla suuri. Kiinteistökehittäjä tai kunta voi olla aloitteellinen logistiikkakeskushankkeen käynnistämisessä. Myös julkiset investointituet voivat ohjata logistiikkakeskusten perustamista ja sijoittamista alueella.

LOGISTIIKKA-ALUEET EDISTÄVÄT KILPAILUKYKYÄ:
1) LIIKENNEVIRTOJEN SOLMUKOHTANA Eri kuljetusmuodoilla omat erityispiirteensä – logistiikkakeskus mahdollistaa näiden optimaalisen yhdistelemisen. Tulevaisuudessa yhdistettyjen kuljetusten ja ydinverkon solmupisteiden merkitys korostuu entisestään.
2) PAIKALLISILLA SYNERGIAEDUILLA Logistiikka-alueella toimivat yritykset voivat tehdä yhteistyötä niin kuljetuksissa kuin muissakin toiminnoissa (henkilöstö, koneet, pienhankinnat, vartiointi) ja saavuttaa siten erilaisia synergiaetuja.
3) MUILLA POSITIIVISILLA KERRANNAISVAIKUTUKSILLA Yhteinen oppiminen, innovaatiot ja kehittyminen. Osaavan työvoiman saatavuus yhteisellä alueellisella vaikuttamisella. Sijoittumis- ja tehostamismahdollisuuksia erikokoisille yrityksille – tulevaisuuden ympäristö.

Kuva 5. Logistiikka-alueiden kehittämisestä saatavat hyödyt alueelliselle kilpailukyvyllä (Lähde: ESLogC).

¹ ESLogC (2012). Logistiikkakeskuksen kehittäjän käsikirja

2.2. Sijoittumispäätösten tärkeimmät perusteet

Aikaisemmin toteutetuissa selvityksissä ja tutkimuksissa² merkittävimpiä sijoittumispäätökseen tekoon vaikuttavia tekijöitä logistiikka-alan yrityksille on todettu olevan toimitusketjun sujuvuus, kustannukset sekä liikenneyhteydet ja liikenneinfrastruktuuri. Erityisesti korostuu toive keskeisestä sijainnista lähellä päätiehteyksiä ja kaupunkikeskustoja (kasvukeskukset) sekä liikenneyhteyksien toimivuus.

Toiminta- ja kuljetuskustannusten jälkeen merkittävänä tekijöinä yritysten sijoittumisen kannalta ovat maan ja kiinteistöjen saatavuus sekä kunnan aktiivisuus ja kunnalta saatavat tukipalvelut. Etenkin maan ja kiinteistöjen hintaa (toimitilakustannus) sekä valmiita kaavoitus- ja maankäytön suunnitelmia pidetään tärkeinä.

Muita merkittäviä tekijöitä yritysten sijoittumisen kannalta ovat työvoiman saatavuus sekä esimerkiksi sijoittumisalueen elinympäristön viihtyisyys ja turvallisuus, yritysten väliset yhteistyömahdollisuudet (ml. alihankinnat) sekä kunnan/alueen hyvän imago.

2.3. Sijainnin vaikutus logistiikan kustannuksiin

Varaston tai terminaalien sijainnilla on suuri vaikutus sekä saapuvan että lähetettävän tavaran toimituskuljetuksiin ja niistä aiheutuviin kustannuksiin. Sijainnilla on vaikutusta myös terminaalien rakennus- ja käyttökustannuksiin, joten vain kuljetusten tarkastelu ei ole riittävä.

Trendinä on ollut, että varasto- ja terminaalitoiminnot siirtyvät entistä kauemmaksi Helsingin keskustasta. Uusi sijoittuminen lisää toisaalta matkaa keskeiselle jakelualueelle, mutta myös lisää tarvetta kuljettamiseen aamulla ja illalla ruuhka-aikoina ruuhkan keston pidentyessä. Toisaalta runko- ja jakelukuljetukset muualle Suomeen lyhenevät, kun esimerkiksi satamasta saapuva tavara kuljetetaan terminaalikäsitteilyyn lähemmäksi toimituksen määräpäättä.

Helsingin seudulle kohdentuu paljon myös suoria kuljetuksia teollisuudesta. Näihin kuljetuksiin Helsingin seudun lähialueen varastoilla tai terminaaleilla ei ole vaikutusta ellei terminaalialue toimi myös raskaan liikenteen levähdys- ja taukoalueena.

Tehtyjen arvioiden perusteella terminaalien siirtäminen esimerkiksi Kehä III vyöhykkeeltä Keravan tai Sipoon Bastukärren etäisyydelle Helsingistä lisäisi se kuljetus-aikaa normaaliliikenteessä noin 20 minuuttia (yhteen suuntaan) Helsingin alueelle suuntautuvassa jakeluliikenteessä. Ruuhka-aikana lisäviitettä aiheutuu noin kymmenen minuuttia. Kasvaneesta kuljetusajasta aiheutuisi arviolta 10 – 20 % kustannuslisäys jakelukuljetuksissa Helsingin alueelle.

Kuljetuskustannusten muutoksen arvioinnissa on tarkasteltu seuraavia toimintoja:

- kaupan jakelu Helsingin seudulle: toimitus pienyksiköissä terminaaleista/varastoista (ml. verkkokauppa)
- kaupan jakelu muualle Suomeen: toimitus suurissa kuljetusyksiköissä terminaaleista/varastoista
- teollisuuden suoratoimitukset kauppaan Helsingin seudulla: toimitukset kauppaan, käytetään sekä suuria kuljetusyksiköitä että pienjakelua
- teollisuuden jakelu Helsingin seudulla: teollisuuden omat jakelut

² Hanken (2009). A Framework for Facility Location – Companies locating outside the Helsinki Capital Region.

Keskuskauppakamari (2011). Alueellinen kilpailukyky 2011. Yritysten näkökulma.

Turun yliopisto, merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus (2010). Logistiikka osana alueellista kilpailukykyä ja yritysten sijoittumispäätöksiä.

- rakennusalan jakelu Helsingin seudulle: suorat toimitukset työmaalle, toimitukset yhdistelyn kautta terminaalista
- tuonti satamasta Helsingin seudulle: kuljetus konteissa alueen terminaaleihin/varastoihin
- tuonti satamasta muualle Suomeen: kuljetus konteissa muualle Suomeen
- tuonti satamasta muualta Suomesta: kuljetus konteissa satamaan.

2.4. Logistiikka-alueiden hallinnointimallit

Logistiikka-alueet ovat perinteisesti olleet maantieteellisesti rajattuja alueita, joille logistiikka-alan yritykset ovat sijoittuneet kukin omaan erilliseen toimitilaan. Tämä on edelleen Suomessa vallitseva toimintamalli. Euroopassa on jo 1990-luvulla muodostettu logistiikka-alueita, joissa yritykset ovat toimineet aikaisempaa tiiviimmin yhteistyössä, vaikka ovatkin olleet kilpailijoita keskenään. EUROPLATFORMS on yksi keskeinen eurooppalainen organisaatio, joka on edistänyt logistiikka-alueiden kehittämistä. Logistiikka-alueiden määrittäminen on ollut hyväksyttyä mm. EU, UNECE ja OECD.

Logistiikka-alueen hallinnointi voidaan järjestää monella eri tavalla ja Keski-Euroopassa on myös käytössä erilaisia malleja. Osa alueita on puhtaasti yksityisen sektorin hallinnoimia, mutta myös julkisen sektorin hallinnoimia alueita on olemassa. Hallintomalli on keskeisessä roolissa tehokkaasti toimivien suurten logistiikka-alueiden kehittämisessä ja yritysten välisen yhteistoiminnan aktivoimisessa.

Logistiikka-alueen maa-alue voi olla yksittäisten yrityksen omistuksessa, erillisen kiinteistöyhtiön omistuksessa tai kunnan omistuksessa, joka vuokraa maan alueella toimiville yrityksille. Rakennukset alueella voivat olla erillisen organisaation rakennuttamia ja omistamia ja yritykset ovat vuokralla tai jokaisella voi olla rakennus omassa käytössä joko yrityksen itsensä omistamana tai vuokraamana. Alueen kehittämistä tai markkinointia varten voi olla erillinen toimielin, johon osallistuvat alueella toimivat yritykset. Toimielin voi olla yhtiömuotoinen, yhdistys tai vapaamuotoinen erikseen kokoontuva alueen kehittämisestä kiinnostuneiden toimielin.

Mahdollisia vaihtoehtoisia hallintomalleja ovat ainakin seuraavat:

- Kunta kaavoittaa maan ja myy/vuokraa alueita yksittäisille toimijoille.
- Hallinto-organisaatio, joka vuokraa erillisiä rakennettuja tiloja käyttäjille.
- Hallinto-organisaatio, joka vuokraa osia rakennetuista tiloista käyttäjille. Yhteen rakennukseen voi olla sijoittuneena useita toimijoita.
- Yhtiö, joka toimii yrityksen nimissä kuten edellä. Yhtiö vastaa alueen kehittämisestä ja sen toimintaan osallistuu osuuksillaan kukin alueella toimiva yritys.
- Toimijat perustavat oman yhteenliittymän alueen ja rakennusten hallinnointia varten ja vastaa alueen kehittämisestä.

Hallintomallin valintaan vaikuttaa merkittävästi mm. maanomistus, yritysten saama etu alueella toimimisesta ja toiminnan laajuus. Usein ulkomaankaupan toimituksilla on merkittävä rooli alueella toimivien yritysten toimintamallissa. Ulkomaan toimituksissa ovat tavaravolyymit suuria ja pääosin yksittäisellä alueella toimivat operaattorit ovat osa kansainvälistä yhtiötä. Suuret volyymit mahdollistavat erilaisten lisäarvopalveluiden tuottamisen alihankintana, jolloin logistiikka-alueelle voi syntyä erillisiä lisäarvopalveluita tuottavia yrityksiä, jotka tarjoavat palveluita usealle jopa kilpaileville alueella toimivalle yritykselle.

Freight Village -konsepti mahdollistaa logistiikka-alueen kehittämisen yhtenä kokonaisuutena ja voi lisätä siten alueen vetovoimaisuutta. Kynnys yritykselle sijoittua tämän kaltaiselle alueelle madaltuu, kun alueella on jo vastaavan toimialan yrityksiä ja alueella on tarjolla maata tai jopa valmiita rakennuksia, joihin voi sijoittua pienellä alkuinvestoinnilla. Toisaalta yksittäisten lisäarvopalveluiden

tuottaminen tehostuu, kun alueella voi toimia tiettyihin toimiin erikoistuneita yrityksiä ostopalveluperusteisesti.

2.5. Tulevaisuuden logistiikka-alueiden toteutukseen vaikuttavat megatrendit

Digitalisaatio

Digitalisaatio on logistiikalle suuri mahdollisuus ja vaikuttaa merkittävästi tulevaisuuden tilaus-toimitusketjujen toimintaan ja samalla myös logistiikan solmukohtien tavaravirtoihin ja toimintoihin. Jo lähivuosina digitalisaation etenemisen myötä käyttöönotettavat teknologiat vaikuttavat kuljetuksiin, lastinkäsittelyyn sekä varastojen ja terminaalien toimintaan.

Eri puolilla maailmaa on käynnissä runsaasti erilaisia kehittyneeseen robotiikkaan ja autonomisiin ajoneuvoihin liittyviä kokeiluja. Ajoneuvoihin integroidaan yhä enemmän älykkäitä järjestelmiä, antureita ja mittalaitteita. Ajoneuvot ja lähetykset ovat jatkossa yhä reaaliaikaisemmin seurannassa ja yhteydessä muuhun toimitusketjuun, mikä lisää ketjun läpinäkyvyyttä sekä toiminnan ennustettavuutta. Itseohjautuvien ajoneuvojen käyttö voi vähentää merkittävästi myös työvoiman tarvetta kuljetuksissa.

Mobiilipalvelut tuotteiden tilaamiseen ja toimitusten ohjaukseen yleistyvät nopeasti. Kaupunkijakelussa ovat yleistymässä kestäväen kehityksen mukaiset ja samalla kaupunkiympäristöön paremmin sopivat kuljetusratkaisut kuten sähkökäyttöiset ajoneuvot ja myös polkupyörälähettien käyttö. Samalla kokeillaan droonien (drone) eli miehittämättömien ilma-alusten ja pyörällisten robottien käyttöä kaupallisiin sekä yhteiskunnallisiin tehtäviin eri puolilla maailmaa.

Lastinkäsittelyyn ja lajitteluun terminaaleissa tai varastossa tulee merkittävästi aikaisempaa enemmän automaatiota. Automaation kustannustason laskun myötä teknologiaa käytetään jatkossa myös pienemmissä varastoissa ja terminaaleissa. Terminaaleissa lähetykset käsitellään ja lastataan ajoneuvoihin tulevaisuudessa aikaisempaa useammin automaatiota hyödyntäen. Automaation myötä varastot ovat muuttumassa aikaisempaa korkeammiksi ja tiiviimmiksi kokonaisuuksiksi – lattiapinta-alaa tarvitaan aikaisempaa vähemmän. Samalla työvoiman tarve varastotyössä vähenee.

Digitalisaation myötä logistiikka tehostuu, seurattavuus paranee ja samalla työvoiman tarve vähenee. Älykkäät koneet lastinkäsittelyssä, älykkäät kuljetusyksiköt, älykkäät energiaratkaisut ja rakennukset sekä älykkäät prosessit ovat realiteetteja, jotka mahdollistavat logistiikan kustannustehokkuuden kasvun tulevaisuudessa.

Kaupan ja tuotannon rakennemuutos

Verkkokaupan osuus kaupan kokonaismäärästä kasvaa nopeasti. Vuosikasvu suomalaisissa verkkokaupoissa vuonna 2014 oli noin 7%³ ja globaali vuosikasvu noin 22 %. Viimevuosien taloudellisesta taantumasta huolimatta tavaroiden ostaminen verkosta on yleistynyt ja kokonaismäärä kasvanut. Verkkokaupan suhteellinen osuus kaupan myyntikanavista onkin nopeasti kasvanut. Myös perinteiset yritykset integroituvat entistä vahvemmin verkkoon myyntikanavana. Perinteisen B2C (business-to-consumer) ja B2B (business-to-business) kaupan lisäksi kuluttajien välinen vertaiskauppa (C2C, consumer-to-consumer) on kasvamassa merkittäväksi kuljetuksia käyttäväksi toiminnaksi.

Digitalisaatio mahdollistaa myös tulevaisuudessa verkkokaupan kasvua. Päivittäistavaran verkkokauppa on kasvamassa, mikä tuo haasteita terminaali/keräilytoimintoihin ja kuljetusten kylmäketjuun. Tuotteet halutaan tilata sekä ottaa käyttöön entistä helpommin ja nopeammin, mikä lisää haasteita koko logistiikkaketjulle.

³ www.euromonitor.com/internet-retailing-in-finland/report

Korkean jalostusasteen teollisuustoimialoilla tuotannon volyymit ovat vähentyneet Suomessa merkittävästi eikä tilalle ole syntynyt uutta teollisuutta. Etenkin sähkö- ja elektroniikkateollisuuden volyymi romahti vuoden 2008 jälkeen. Perinteiset vahvat teollisuusalat metsä-, metalli- ja kemianteollisuus eivät ole taantuman aikana kasvaneet. Lähivuosikymmeninä kasvumahdollisuuksia on kuitenkin nähtävissä ainakin biotuote- ja kaivannaisteollisuudessa sekä tietointensiivisessä teollisuudessa (ml. datakeskukset).

Palvelutuotannon määrä ja osuus kokonaistuotannosta on kasvanut merkittävästi kahden viimeisen vuosikymmenen aikana: nykyisin kokonaistuotannosta jo noin 70 % syntyy palvelutuotannossa. Palvelutuotannon merkitys korostuu tulevaisuudessa myös logistiikassa. Palveluliiketoimintaan liittyy volyymiltaan teollisuustuotantoa merkittävästi pienempiä kuljetusvirtoja ja ne hajautuvat laajalle alueelle, jolloin kaupunkilogistiikan merkitys kasvaa.

Kestävä kehitys ja vihreiden arvojen korostuminen

Lainsäädäntö ja kuluttajien kasvava tietoisuus ympäristöasioissa lisäävät tulevaisuudessa paineita ympäristönäkökulman ja resurssitehokkuuden aikaisempaa vahvemmalle huomioimiselle logistisen ketjun suunnittelussa ja toteutuksessa. Kestävä ja vihreä logistiikka ovat eurooppalaisen logistiikan kehittämisessä keskeisessä roolissa. Vihreä logistiikka pyrkii vähentämään kuljetuksista aiheutuvaa ympäristökuormitusta; parantamaan ekotehokkuutta laajemmin koko tilaus-toimitus-ketjussa sekä kehittämään kierrätyslogistiikkaa eli resurssien kierrätystä.

Logistiikkakeskusten kehittämisessä kestävän kehityksen huomioiminen merkitsee esimerkiksi ekologisen lämmön ja sähkön tuotannon käyttöönottoa, energiatehokkaita talotekniikan ja materiaaliteknologian ratkaisuja, vaihtoehtoisia voimalähteitä käyttävän kaluston hyödyntämistä lastinkäsittelyssä ja terminaalin sisäisissä toiminnoissa sekä hulevesien imeyttämisen ja hallinnan suunnittelua. Logistiikka-alueiden kehittämisessä onkin tarve ottaa entistä enemmän huomioon kestävän kehityksen tavoitteet sekä suunnittelussa että toteutuksessa. Varastojen ja terminaalien laajat kattopinta-alat mahdollistavat mm. aurinkoenergian keräyksen rakennuksen omiin käyttötarpeisiin.

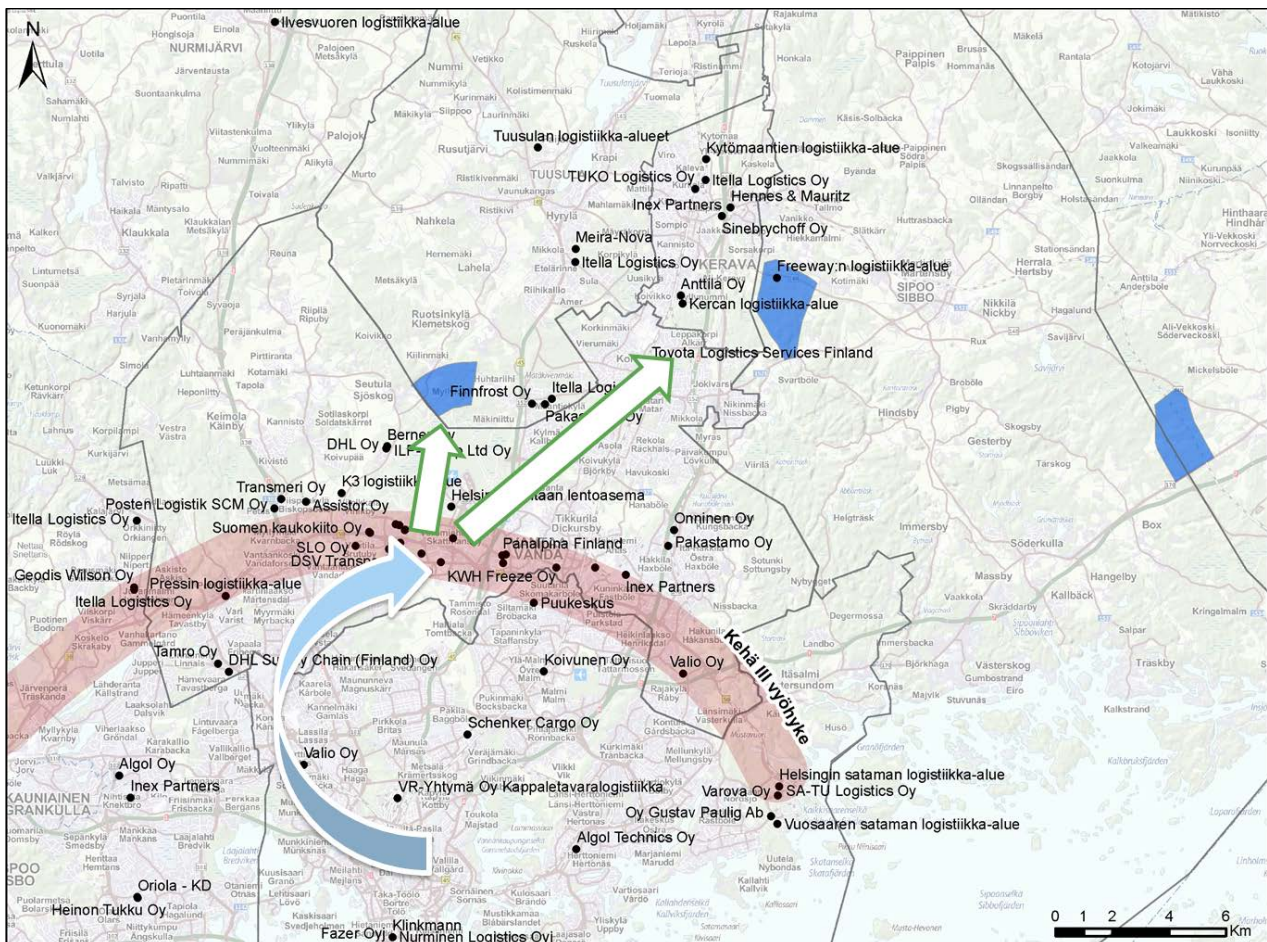


Kuva 6. Automaation rooli on kasvamassa terminaalien lastinkäsittelyssä ja kuljetuksissa.

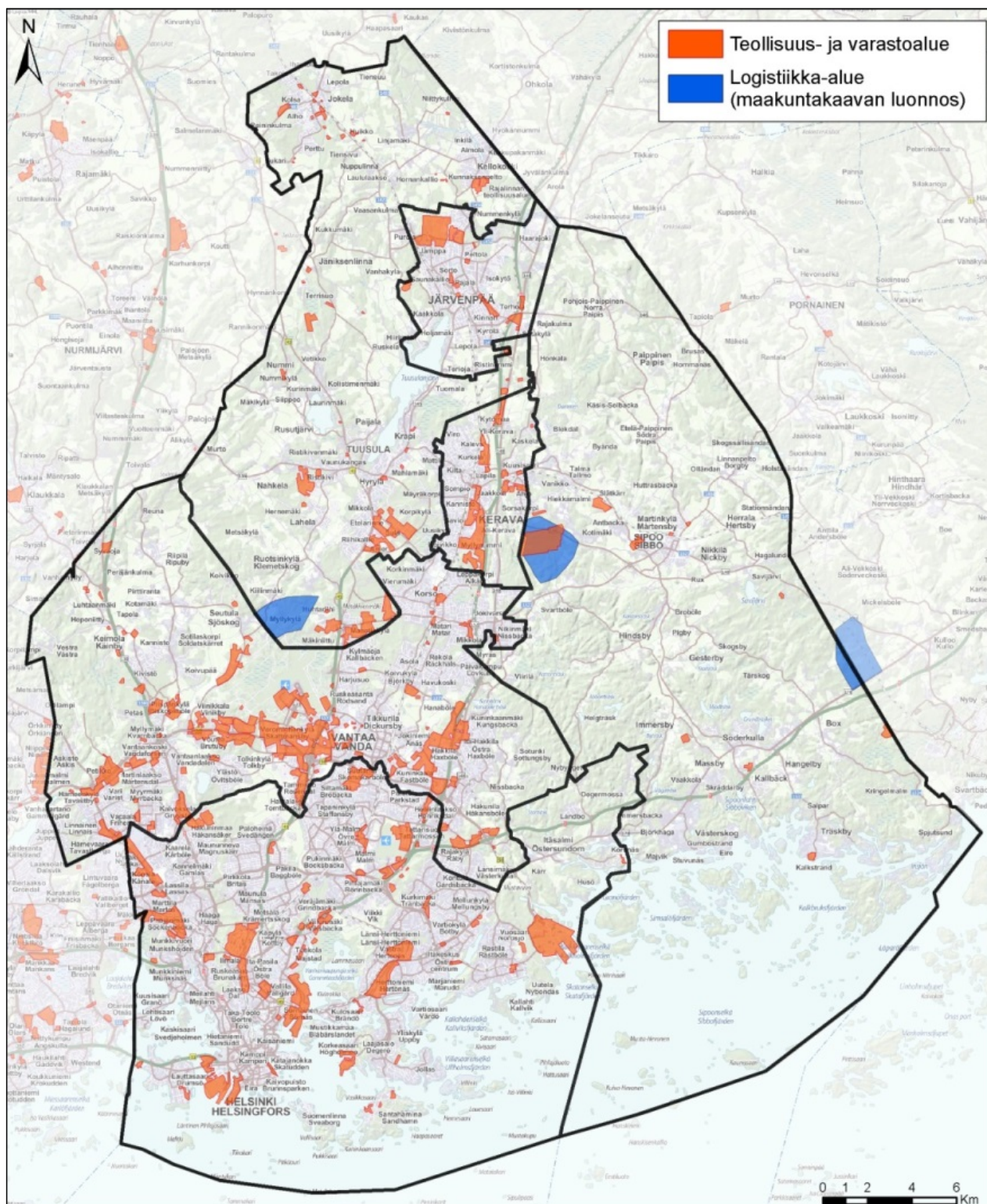
3. LOGISTIIKKA-ALUEIDEN KEHITYSNÄKYMÄT

3.1. Logistiikka-alueiden nykytilanne

Logistiikkatoiminnot sijaitsevat nykyisin pääosin kuntien yritysalueiksi kaavoittamilla alueilla (kuva 8). Merkittävimmät logistiikkatoimintojen keskittymät ovat kehittyneet Vantaalle lentoaseman ympäristöön ja Hakkilaan (Akseli) sekä Helsingin Vuosaaren logistiikka-alueelle. Viimevuosina etenkin valtatie 4 käytävään on kehittynyt yhä suurempia logistiikkatoimintojen keskittymiä Keravalle (Kerca), Sipooseen (Bastukärr), Tuusulaan ja Järvenpäähän. Viimeisen vuosikymmenen aikana logistiikkayritysten suuret terminaalit on siirretty pois Helsingin yritysalueilta (sininen nuoli kuvassa 7) Kehä III:n vyöhykkeelle. Esimerkiksi Metsälän maaliikennekeskuksesta terminaalitoiminnot on siirretty jo pääosin pois. Kappalevaralogistiikka on keskittynyt pääosin Kehä III:n tasolle. Tukkukaupan yritykset ovat sijoittuneet samaan aikaan selkeästi etäämmälle Helsingistä Kehä IV ja V vyöhykkeiden väliin pääosin suuren tilantarpeen ja maan hinnan vuoksi.



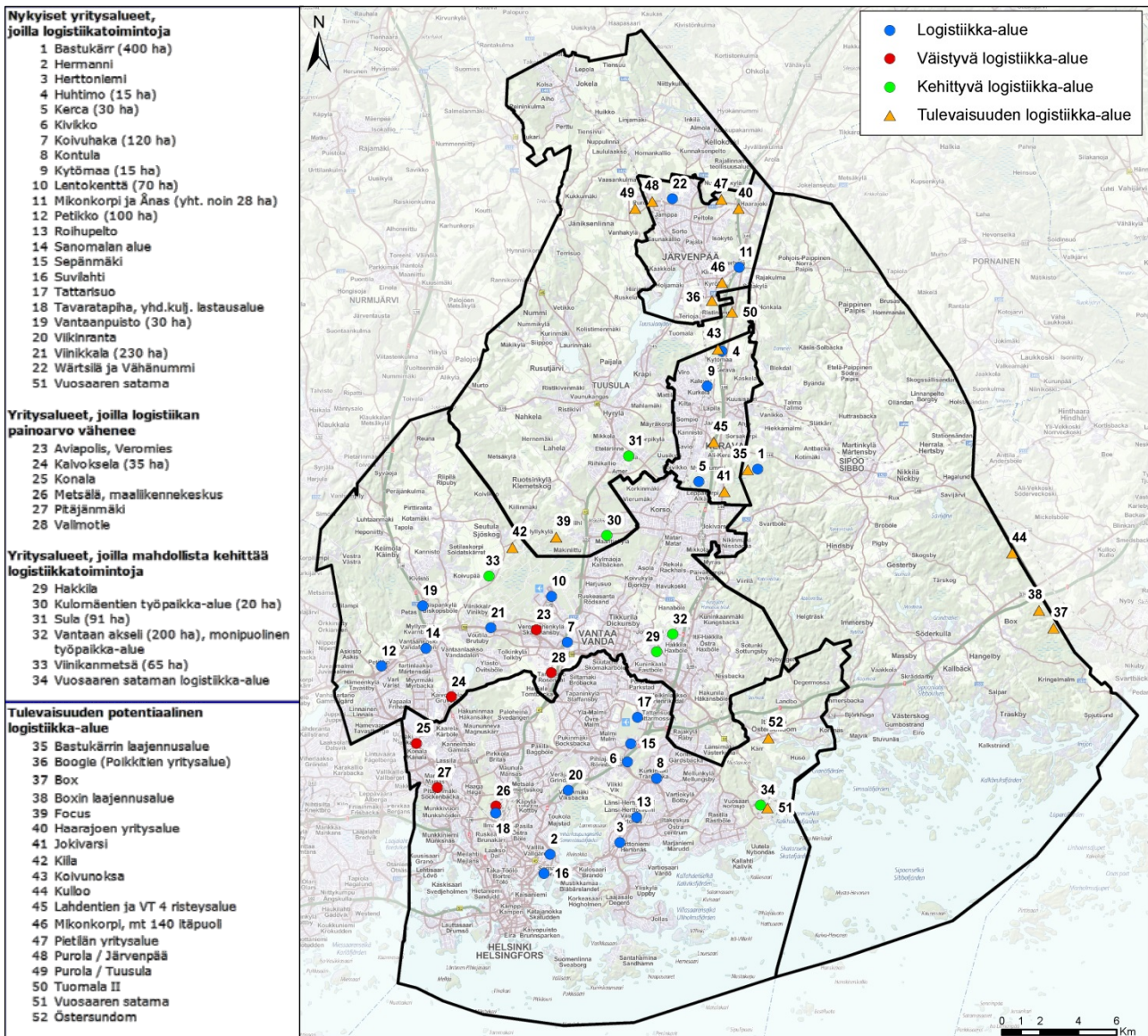
Kuva 7. Nykyisten logistiikkayritysten sijainti painottuu Kehä III vyöhykkeelle, jonne toimintoja on siirretty Helsingistä. Tulevaisuuden alueita ovat maakuntakaavan luonnoksessa esitetyt alueet Focus, Bastukärr ja Kulloo, jotka on kartassa merkitty sinisellä (yritysten sijoittamistietojen lähde ESLogC).



Kuva 8. Kuntien nykyiset teollisuus- ja varastoalueet (© Helsingin kaupunkimittausosasto, alueen kunnat ja HSY 2014)

Kuntien yritysalueiksi kaavoittamille alueille sijoittuu usein logistiikkayritysten lisäksi myös esimerkiksi tuotannollista toimintaa, korjaustoimintaa ja tukkukaupan toimintoja. Alueille sijoitettavan toiminnan luonnetta ei yleensä rajata tarkasti. Yritysalueet ovat siis yleensä sekoittuneiden toimintojen alueita. Erityisesti logistiikkatoimintojen käyttöön osoitettuja tai varattuja nykyisiä yritysalueita ovat Vuosaaren logistiikka-alue Helsingissä, Keravan Kerca, Sipoon Bastukärin alue, Vantaan lentoaseman lähialueet (suurelta osin) ja uusia alueita Tuusulan Focus sekä Kulloon alue Sipoon ja Porvoon rajalla.

Helsingissä logistiikkatoiminnot ovat väistyneet ja siirtyneet pois jo useilta yritysalueilta. Sama kehitys on jatkumassa pienemmässä mittakaavassa myös lähitulevaisuudessa. Kaupunkirakenteen sisälle halutaan kuitenkin varata tiloja myös tulevaisuudessa erikoistuneille logistiikkatoiminnoille ja kaupunkijakelulle.



Kuva 9. Kuntien yritysalueet, joille on sijoittunut logistiikkatoimintaa tai jotka nähdään kunnissa mahdollisina logistiikkatoiminnan sijoittumisalueena tulevaisuudessa.

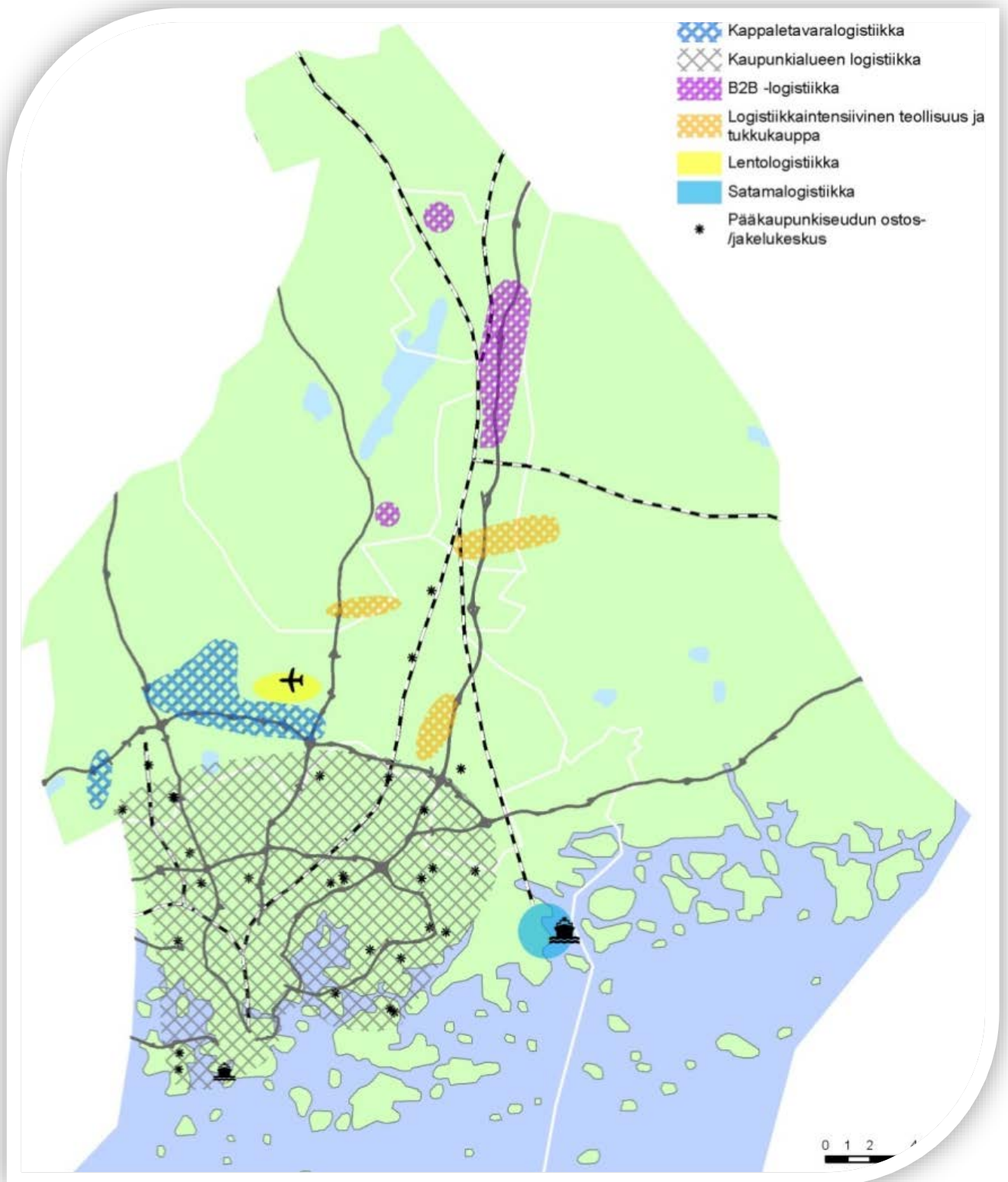
Merkittävimmät logistiikkatoimintojen sijoittumisalueet ovat Kehä III vyöhykkeelle valtateiden 3 ja 4 välissä sekä Vuosaaressa. Valtatien 4 käytävän merkitys logistiikkatoimintojen sijoittumisalueena on vahvistumassa: käytävälle on muodostunut viimeisen vuosikymmenen aikana useita uusia merkittäviä logistiikkakeskittymiä.

Toiminnot eri alueilla ovat luonnostaan erilaistuneet (kuva 10):

- Lentoaseman lähialue on kappalevaralogistiikan ja lentorahtitoiminnan merkittävin keskittymä Suomessa.
- Vuosaari on valtakunnallisesti tärkein vienti- ja tuontilogistiikan tarpeita palveleva logistiikka-alue ja samalla pääkaupunkiseudun merkittävin raidelogistiikan keskittymä (raidekuljetuksissa kasvupotentiaalia).
- Valtatien 4 eteläosiin on muodostunut useita vahvoja tukkukaupan ja logistiikkaintensiivisen teollisuuden keskittymiä Vantaalle, Keravalle ja Sipooseen.
- Lisäksi valtatie 4 vyöhykkeellä on useita pienempiä sekoittuneen toiminnan yritysalueita, joille on sijoittunut B-B -logistiikkaa palvelevia toimintoja.

Vahvimmat logistiikkakeskittymät ovat samalla niitä alueita, joille kohdistuu suurin kysyntä raskaan liikenteen taukopaikoille. Logistiikka-alueita kehitettäessä olisi tarve osoittaa myös yhteisiä taukopaikkoja ja pysäköintialueita raskaille ajoneuvoille.

Työn aikana nousi esille potentiaalisena mahdollisuutena vanhojen ostoskeskuskiinteistöjen hyödyntäminen jakelulogiistiikan jakelupisteinä (hubeina). Ostoskeskukset sijoittuvat alueellisiin keskuksiin, joten lähtökohtaisesti niiden kautta olisi saavutettavissa laaja jakelupeitto. Keskuksiin on myös toimivat yhteydet raskaalle liikenteelle.



Kuva 10. Merkittävimmät Helsingin ympäristön logistiikka-alueet ja niiden tyyppi nykyisin.

3.2. Nykyisten yritysalueiden kehittäminen

Valmiudet kunnassa tontin luovutukseen tuotannolliseen yrityskäyttöön vaikuttavat suoraan esimerkiksi seuraavat tekijät:

- maanomistus,
- kaavoituksellinen valmius,
- vaadittava esirakentaminen ja infrastruktuurin kustannukset,
- maankäyttöä rajoittavat sopimukset (esim. maa-ainesten otto-oikeudet) sekä
- luontoarvot ja näistä aiheutuvat rajoitteet.

Tällä hetkellä Helsingin läheisyydessä ei juuri ole tarjolla suurikokoisia logistiikkatoimintaan soveltuvia tontteja. Useilla nykyisillä yritysalueilla on kuitenkin vapaina pieniä ja keskisuuria tontteja.

Logistiikkatoiminnoille soveltuvia vapaita tontteja on seuraavilla nykyisistä logistiikkakeskittymistä ja yritysalueista.

Bastukärr, Sipoo

- asemakaavoitettu alue, laajennusosaa kaavoitetaan
- kokonaisuutena tulossa runsaasti tontteja tarjolle: alueen koko yhteensä 400 ha ja rakennusoikeutta 750 000 k-m², josta suuri osa käyttämättä tällä hetkellä
- lähivuosina tarjolla jonkin verran tontteja – maanotto-oikeudet rajoittavat merkittävästi alueen käyttöä ja tontinluovutusta.

Kerca, Kerava

- asemakaava lainvoimainen
- alueen laajuus 30 ha
- tarjolla useita valmiiksi kaavoitettuja erikokoisia tontteja logistiikkatoiminnoille (suurin tontti 8 ha, rakennusoikeutta noin 42 000 k-m²).

Lentoaseman lähialueet, Vantaa (Viinikkala 230 ha, lentokenttä 70 ha, Viinikanmetsä 65 ha, Vantaanpuisto 30 ha, Aviapolis/Veromies)

- asemakaavoitettua aluetta, myös kaavoitusta vireillä
- Aviapoliksen aluetta kehitetään tulevana vuosina asumisen, palveluiden ja työpaikkojen sijoittumisalueena
- alueilla tarjolla logistiikkatoiminnoille pienehköjä yksittäisiä tontteja (rakennusoikeutta yleensä alle 10 000 k-m²).

Vuosaaren sataman logistiikka-alue, Helsinki

- asemakaavoitettu
- useita vapaita tontteja (rakennusoikeutta noin 10 000 – 30 000 k-m²).

Yritysalueet, jotka ovat sekoittuneiden toimintojen yritysalueita, on pienehköjä teollisuus- ja/tai varastotoimintaan soveltuvia vapaana olevia tontteja:

- Herttoniemi, Helsinki
- Huhtimo, Kerava
- Koivuhaka, Vantaa
- Kytömaa, Kerava
- Mikonkorpi ja Änas, Järvenpää
- Kivikko, Helsinki
- Konala, Helsinki
- Kulomäentien työpaikka-alue, Tuusula

- Tattarisuo, Helsinki
- Roihupelto, Helsinki
- Sula, Tuusula
- Sepänmäki/Tattariharju, Helsinki
- Wärtsilän ja Vähänummi, Järvenpää
- Vantaan akseli, Vantaa.

3.3. Nykyisten logistiikka-alueiden maankäytön kehittäminen

Merkittäviä kehittämismahdollisuuksia on nykyisellä Bastukärren alueella. Myös lentoaseman alueen ympäristön nykyisten logistiikka-alueiden palvelujen ja maankäytön kehittämisessä kokonaisuutena on nähtävissä mahdollisuuksia. Logistiikkatoiminnot vaativat usein runsaasti tilaa – maankäytön heikohko tehokkuus ja tuottavuus (suhteessa pinta-alaan ja arvoon) logistiikka-alueilla nähdään kunnissa haasteena.

Seuraavilla nykyisillä alueilla nähdään kehittämispotentiaalia logistiikka-alueina (osassa kaavoitusprosessi käynnissä):

- Bastukär, Sipoo
- Lentoaseman ympäristö, Vantaa
- Kulomäentien ja Sulan yritysalueet, Tuusulassa
- Vuosaaren sataman logistiikka-alue, Helsinki.

Toisaalta kunnat arvioivat, että seuraavilla yritysalueilla logistiikkatoimintojen rooli tulee vähenemään, kun maakäyttöä halutaan kehittää asumisen, palveluiden ja/tai työpaikka-alueiden lähtökohdista:

- Aviapolis & Veromies, Vantaa
- Kaivoksela, Vantaa
- Konala, Helsinki
- Metsälä (maaliikennekeskus), Helsinki
- Pitäjänmäki, Helsinki
- Valimotie, Vantaa.

3.4. Logistiikkatilojen kysynnän kehitys

Logistiikan tonttikysyntä on ollut viime vuosina kuntien ja logistiikka-alan kiinteistökehittäjien arvioiden mukaan jonkin verran aikaisempaa vähäisempää. Tämä on seurausta osittain taloudellisesta tilanteesta ja toimialojen rakennemuutoksista. Etenkään teollisuuden logistiikkapalveluissa kysyntä ei ole kasvanut ja uusilla investoinneilla on pääasiassa korvattu vanhentuneita toimitiloja. Toisaalta viimeisen vuosikymmenen aikana pääkaupunkiseudulla toimivat suuret logistiikkayritykset ovat jo pääosin siirtyneet uusiin tiloihin ja uudistaneet logistiikkakiinteistönsä, joissa yritykset tulevat todennäköisesti toimimaan seuraavat 20–30 vuotta. Myös Venäjän talouden huono kehitys on vaikuttanut logistiikkatilojen kysyntään Suomessa. Kuitenkin useat tukkukaupan yritykset ovat hakeneet tai hakemassa uusia toimitilaratkaisuja.

Tulevan kysynnän arviointi on haasteellista. Kasvavan verkkokaupan kehittyvät toimintamallit ja konseptit vaativat uudenlaisia ratkaisuja ja toiminnan kehittämistä. Uudet ratkaisut voivat sijoittua osittain nykyisiin terminaaleihin ja pienempiin tiloihin sekoittuneiden toimintojen alueille (kaupunkirakenteen sisälle). Euroopassa verkkokaupan kasvu on nostanut kiinteistökehittäjien arvioiden mukaan logistiikkatilojen kysyntää. Suomessa kaupan logistiikkatiloille ei ole kuitenkaan syntynyt vastaavaa uutta kysyntää. Lähivuosikymmeninä pääkaupunkiseudun asukasmäärän ja palvelujen kasvu lisäävät kuitenkin jakelulogistiikan volyymia ja tarpeita uusille logistiikkatiloille.

Yhteenvetona voidaan arvioida, että logistiikkatonttien kysyntä säilyy lähivuosina ainakin nykytasolla, sillä tilaa vievien toimintojen siirtyminen pois tiiviin aluerakenteen sisältä jatkuu myös tulevina vuosina. Useilla yritysalueilla on painetta maankäytön tehostamiseen: nykyisiä yritysalueita muutetaan kaupan ja asumisen alueiksi. Jakeluterminaaleja, varastokiinteistöjä ja teollista toimintaa siirtyykin edelleen uusille alueille tai kauemmaksi kaupunkien keskustoista. Logistiikkatoimialan keskittyminen ja kansainvälistyminen lisää kysyntää suurille tonteille. Joissakin tapauksessa pääkaupunkiseudun logistiikka-alueet voivat kilpailla kansainvälisestä toimijasta esimerkiksi Saksan tai Baltian alueiden kanssa.

Uusien teknologioiden käyttöönoton tarve voi nopeuttaa vanhojen kiinteistöjen uusimisen tarvetta (kiinteistön elinkaari 25–30 vuotta). Toisaalta uusien kiinteistöjen toteutuksessa pyritään ottamaan huomioon tulevaisuuden tarpeet: varautuminen automaation ja robotiikan kasvuun, varastotilojen korkeuden kasvuun, suuriin lattiakantavuuksiin ja oviaukkoihin. Varautumisella tulevaisuuden tarpeisiin tavoitellaan aikaisempaa pidempää kiinteistöjen elinkaarta. Kaupunkijakelun tarpeet edellyttävät riittävän jakeluverkoston säilyttämistä ja kehittämistä kaupunkikeskustojen lähellä ja sisällä sekä saavutettavuuden varmistamista myös tulevaisuudessa.

4. KEHITTYVÄT LOGISTIikka-ALUEET

4.1. Mahdolliset tulevaisuuden logistiikkatoimintojen alueet

Työn aikana kunnat nostivat esille mahdollisina ja potentiaalisina tulevaisuuden logistiikkatoimintojen sijoittumisalueina seuraavat yritysalueet, joista useimmilla maankäytön suunnittelu on käynnissä:

Maakuntakaavaaluonnoksen mukaiset logistiikka-alueet:

- Bastukärr laajennusalueineen, Sipoo
- Focus, Tuusula
- Kulloon logistiikka-alue (Sipoo ja Porvoo) sekä Boxin alue Sipoossa Kulloon alueen eteläpuolella
- Vuosaaren sataman logistiikka-alue (nykyinen alue), Helsinki.

Muut sekoittuneen toiminnan yritysalueet, joilla logistiikalla on mahdollisesti merkittävä rooli:

- Haarajoen yritysalue, Järvenpää
- Pietilän yritysalue Järvenpää
- Boogie (Poikkien yritysalue), Järvenpää
- Jokivarsi, Kerava
- Lahdentien ja VT 4 risteysalue, Kerava
- Koivunoksa, Kerava
- Tuomala II, Tuusula
- Östersundom, Helsinki & Vantaa
- Mikonkorpi (mt 140 itäpuoli), Järvenpää
- Purola, Tuusula ja Järvenpää
- Kiila, Vantaa
- Sanomalan alue, Vantaa
- Hakkila, Vantaa.

Edellä mainittujen yritysalueiden maankäytön ja liikenneyhteyksien kehittämisessä on tarve ottaa huomioon logistiikan mahdollisuudet ja tarpeet. Raidelogistiikan tarpeet ja kehittämismahdollisuuden tulisi Vuosaaren lisäksi huomioida sekä tarpeiden mukaan selvittää erikseen Sipoon ja Porvoon rajalla Kulloon (ja mahdollisesti Boxin) alueilla sekä Järvenpään Purolan ja Keravan Jäspilän alueilla.

Kokonaisuutena kehittämisen kohteena olevat uudet alueet yhdessä nykyisten alueiden kanssa tulevat riittämään pitkälle tulevaisuuteen logistiikkatoimintojen sijoittumistarpeisiin. Lähivuosina on kuitenkin haasteena löytää tilaa vieville logistiikkatoiminnoille isoja yhtenäisiä sijoittumisalueita, sillä nykyisillä alueilla tontin ovat usein pienehköjä ja uusien alueiden käyttöönotto vie aikaa alueiden valmiuksista riippuen kuukausista jopa useisiin vuosiin.

4.2. Tärkeimmät tulevaisuuden logistiikka-alueet

Tulevaisuuden logistiikkatoimintojen alueet ja nykyiset alueet muodostavat yhdessä suurempia kokonaisuuksia, joista voidaan tunnistaa merkittävimpinä kokonaisuuksina seuraavat (kuva 11).

1. Vuosaaren logistiikka-alue

Mahdollisuus vahvistaa asemaa valtakunnallisesi merkittävimpänä vienti- ja tuontilogistiikan tarpeita palvelevana logistiikkakeskittymänä. Alueen kehittäminen vaatii myös tulevaisuudessa aktiivista kehittämisotetta ja koordinaatiota. Tulevaisuudessa raidelogistiikka on alueella merkittävä potentiaali.

2. Lentoaseman ympäristön logistiikka-alue ("Helsinki Airport Freight Village") ja Vantaan Akseli

Painopiste siirtyy vahvemmin lentoaseman pohjoispuolisille alueille: kappaletavaralogistiikan ja lentorahtitoiminnan kansainvälinen keskus. Alueen kehityspotentiaali on erityisen suuri. Alueella on mahdollisuus myös Freight Village -konseptin toteuttamiseen. Kokonaisuus vaatii aikaisempaa suunnitelmallisempaa kehittämistä ja kuntien yhteistyötä.

Vantaan Akselin (Hakkila) logistiikka- ja yritysalue kehitetään jo laadittujen suunnitelmien mukaan monipuolisen toiminnan yritysalueena, jossa logistiikalla on suuri painoarvo.

3. Keravan ja Sipoon logistiikkavyöhyke

Alueen kehittäminen ja brändääminen yhtenäisenä tilaa vievän logistiikan, tukkukaupan ja logistiikkaintensiivisen teollisuuden keskittymänä vahvistaisi alueen painoarvoa ja näkyvyyttä. Kokonaisuuden kehittäminen vaatisi kuntien aktiivista yhteistyötä sekä alueiden ja palveluiden suunnitelmallista kehittämistä.

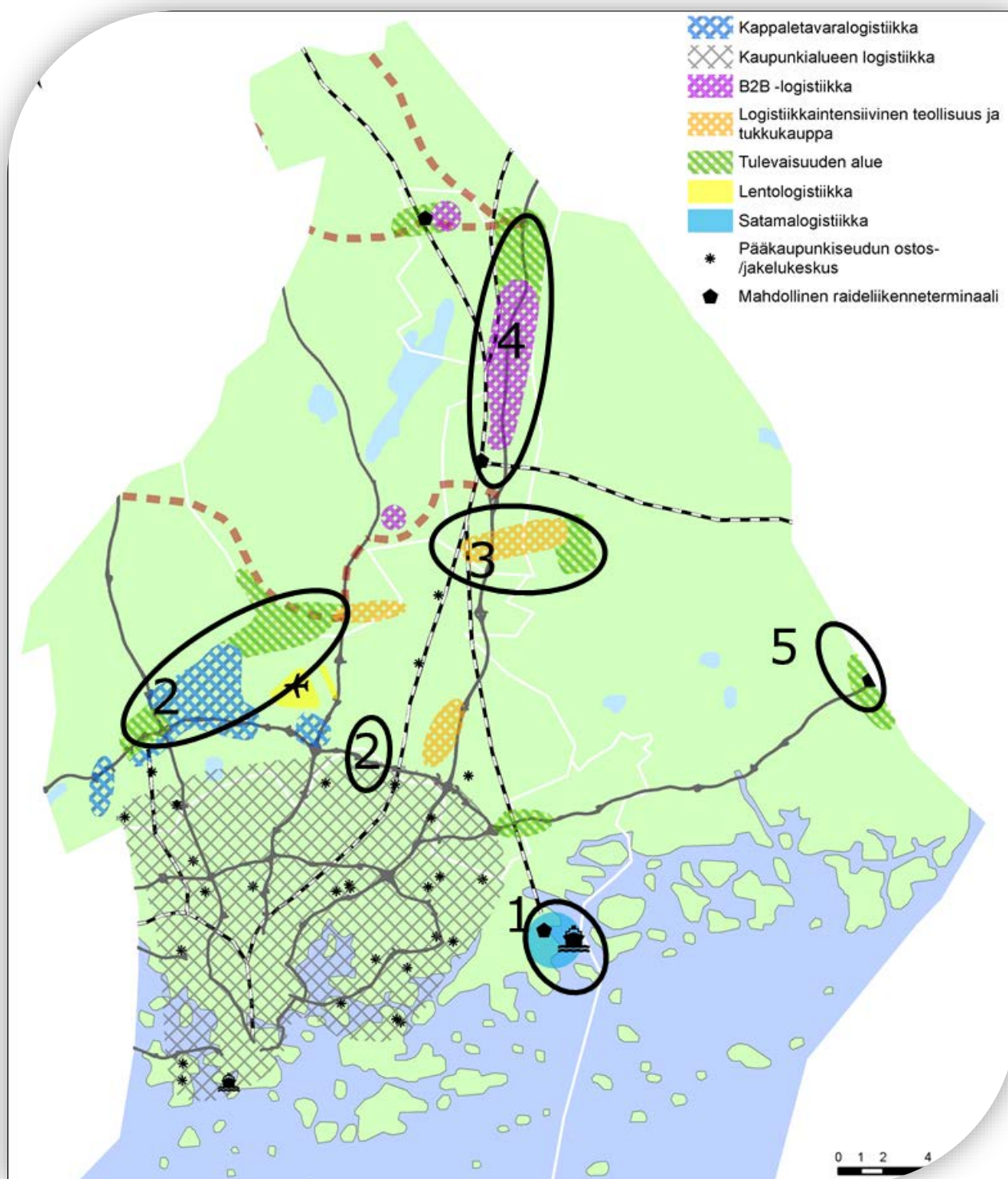
4. Valtatie 4 vyöhyke (B-B -logistiikka)

Valtatien 4 vyöhykkeellä on useita yritysalueita, joista osa voi kehittyä tärkeiksi logistiikkatoimintojen keskittymiksi. Useat potentiaaliset alueet sijoittuvat kuntarajoille, joten vaaditaan kuntien välistä yhteistyötä maankäytön ja liikennejärjestelyiden kehittämisessä.

5. Kulloon alue (Sipoo-Porvoo)

Kulloon logistiikka-alue ja sitä ympäröivät yritysalueet (ml. Sipoon Boxin alueet) palvelevat pitkällä aikavälillä kansainvälisen logistiikan ja teollisuuden logistiikan tarpeita sekä toimivat potentiaalisena rautatilogistiikan sijoittumisalueena. Alueella on mahdollista kehittää logistiikkaa ja logistiikka-intensiivisen teollisuuden toimintoja lähes puhtaalta pöydältä. Ensivaiheessa on tarve tunnistaa mahdollisuuden ja muodostaa kuntien yhteistyönä alueen kehittämistavoitteet Kulloon ja Boxin alueille.

Tunnistettujen logistiikka-alueiden lisäksi todettiin, että logistiikkatoimintojen kehittämiseen voi löytyä potentiaalisia uusia alueita ainakin valtatie 4 ja 5 käytävässä. Tällaisia alueita, joiden maankäyttöä suunnitellaan vasta tulevana vuosikymmeninä, ovat esimerkiksi Sipoon pohjoisosista ja suunnittelualueen ulkopuolella Kehä V vyöhykkeellä (Nurmijärvi, Mäntsälä & Hyvinkää).



Kuva 11. Tulevaisuuden logistiikka-alueiden sijoittuminen kuntien edustajien arvioiden pohjalta.

5. LOGISTIKKATOIMINTOJEN VAIHTOEHTOISET KEHITTÄMISPOLUT

5.1. Mahdollisia kehityspolkuja

Maankäytön kehittäminen ja kuntien välisen yhteistyön lisääminen mahdollistavat nykyisten logistiikka-alueiden kehittämiseksi ja uusien alueiden perustamiselle erilaisia vaihtoehtoja. Vaihtoehtoisina kehittämisspolkuina tässä työssä valittiin tarkasteltaviksi ja arvioitaviksi seuraavia kehityspolkuja.

VE 0, Nykyinen sijoittumiskehitys

Nykyinen sijoittumiskehitys jatkuu: toiminnot säilyvät suurelta osin nykyisillä alueilla ja/tai siirtyvät osin Kehä IV vyöhykkeelle:

- Kukin yritys toimii omalla tontillaan ja omassa rakennuksessa. Kunnat kehittävät alueita omista lähtökohdistaan.
- Nykyinen osin hajautuva sijoittumiskehitys jatkuu etenkin pienempien yritysten osalta.

VE 1, Hajautuva kehitys

Hajautuva kehitys: logistiikkatoiminnot siirtyvät muun maankäytön paineen vuoksi pääosin Kehä IV ja V vyöhykkeille ja/tai näiden välisille poikittaisyhteyksille:

- Kukin yritys toimii omalla tontillaan ja omassa rakennuksessa. Kunnat kehittävät logistiikka-alueitaan omista lähtökohdistaan.
- Vetovoimaisia suuria logistiikkakeskittymiä ei muodostu ja toiminnot hajautuvat alueellisesti.

VE 2, Keskittyvä malli

Keskittyvä malli: kehitetään suunnitelmallisesti isoja vetovoimaisia logistiikan keskittymiä/vyöhykkeitä.

- Kunnat tekevät yhteistyötä uusien yritysalueiden suunnittelussa ja kehittämisessä. Yritysten välinen yhteistyö lisääntyy.
- Toiminnoille varataan tilaa tulevaisuudessakin Kehä III vyöhykkeeltä ja kaupunkikeskustojen läheisyydestä.
- Osa toiminnoista sijoittuu edelleen sekoittuneiden toimintojen yritysalueille (vetovoima ja kustannukset ratkaisevat).

5.2. Vaihtoehtojen arviointi

Tarkasteluun valittuja vaihtoehtoja arvioitiin yhteisesti kuntien edustajien kanssa seuraavien kriteereiden pohjalta:

- kaupunkijakelun toimivuus ja kustannukset (B-B ja B-C)
- kotimaan runkokuljetusten toimivuus ja kustannukset
- satamayhteydet: vienti- ja tuontilogistiikan toimivuus
- liikenneyhteyksien ja infrastruktuurin kehittäminen (ml. erikoiskuljetusreitit ja raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittäminen)
- lentorahtiyhteyksien käytön mahdollisuudet

- rautatieyhteyksien käytön mahdollisuudet (intermodaalit kuljetukset)
- saavutettavuus henkilöliikenteelle (työmatkaliikenne, joukkoliikenne)
- yhteiskäyttöpalvelujen mahdollisuudet ja mahdollisuudet synergiahyötyihin
- logistiikka-alueen laajentamismahdollisuudet (ristiriidat muun maankäytön kanssa)
- alueellinen vetovoimaisuus yritystoiminnan sijoittumisalueena
- ympäristöystävällisten ratkaisujen soveltamisen mahdollisuudet (ajoneuvot, kiinteistöt)
- jalostustoiminnan sijoittumien samoille alueille tai lähialueelle (sekoittunut maankäyttö).

Keskittyvän mallin edut nousevat vahvasti esille useimmilla arvioituilla osa-alueilla (taulukko 1). Toimintojen keskittäminen mahdollistaisi kustannustehokkuuden ja vetovoiman kasvun sekä erilaisten tukipalvelujen kehittämisen. Samalla se parantaisi mahdollisuuksia toteuttaa kestävä kehitys mukaisia ratkaisuja ja hyödyntää laajemmin intermodaalisuuden etuja. Vaihtoehdossa 2 nousevat esille hajautuvan kehityksen vaarat ja negatiiviset vaikutuksen logistiikan kustannustehokkuuteen. Logistiikka-alueiden kehittämisessä on tärkeää turvata logistiikalle riittävästi alueita Kehä III vyöhykkeeltä (lentoaseman ympäristö ja Vuosaari) myös tulevaisuudessa. Samalla olisi löydettävä keinoja nykyisten logistiikka-alueiden rakenteen tiivistämiseen ja alueiden kansainvälisen houkuttelevuuden kasvattamiseen.

Taulukko 1. Vaihtoehtoisten kehittämisspolkujen arviointi.

	VE 0	VE 1	VE 2
Kaupunkijakelun tehokkuus	+	-	+/-
Runkokuljetukset tehokkuus	-	+	+
Satamayhteydet	+	-	+/-
Lentorahtiyhteydet	+	-	+/-
Liikenneyhteyksien kehittäminen	+/-	-	+
Rautatiekuljetusten mahdollisuudet	+/-	+/-	+
Työssäkäyntisaavutettavuus	+/-	+/-	+
Yhteispalvelut & synergiahyödyt	+/-	-	+
Maankäytön keh. ristiriidat	-	-	+
Alueellinen vetovoima	+/-	-	+
Jalostustoiminnan sijoittuminen	-	+	+/-
YHT. VETO	+/-	----	++++++

6. Tavoitteet logistiikka-alueiden kehittämiseksi

Logistiikka-alueita kehittämällä on mahdollista parantaa yritysten toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta, alueellista vetovoimaa sekä edelleen aluetaloutta. Seuraavassa taulukossa on esitetty yhdessä muodostetut logistiikka-alueiden kehittämisen tärkeimmät tavoitteet. Tavoitteiden toteutus edellyttää aktiivista kehittämistä, kuntien yhteistyötä ja toiminnan koordinoitua.

Taulukko 2. Logistiikka-alueiden kehittämiseen tavoitteet.

Turvataan kuljetusten tehokkuus	•Varataan logistiikalle kuljetustoiminnan kannalta edullisia sijoittumisalueita •Liikenneyhteyksien kehittämisellä mahdollistetaan logistiikkakeskuksiin tehokkaammat kuljetukset •Toteutetaan raskaalle liikenteelle riittävästi taukopaikkoja logistiikka-alueille tai niiden läheisyyteen •Varaudutaan pitkällä aikavälillä raideliikenteen kasvuun
Tehostetaan logistiikan solmupisteiden toimintaa	•Uusien alueiden ja nykyisten toiminnan kehittäminen toteutetaan tavoitteellisesti sekä suunnitelmallisesti •Tuetaan alueiden erikoistumista ja uusien toimintamallien/konseptien kokeiluja •Luodaan edellytyksiä operatiivisille synergiahyödyille→ synergiahyötyjen kautta toiminnot keskittyvät ja muodostuu vahvempia logistiikan keskittymiä
Lisätään alueen kansainvälistä vetovoimaa sijoittumisalueena	•Lisätään Helsingin ja Uudenmaan houkuttelevuutta yritysten ja logistiikkatoimintojen sijoittumisalueena •Kasvatetaan Helsingin seudun kansainvälistä näkyvyyttä logistiikan keskittymänä ja reittinä
Toteutetaan energia- ja resurssitehokkaita ratkaisuja	•Edistetään uusiin teknologioihin perustuvia logistiikkaa tehostavia ja ympäristökuormitusta vähentäviä toimintamalleja ja teknisiä ratkaisuja •Edistetään vaihtoehtoisten ympäristöystävällisten polttoaineteknologioiden käyttöä
Varmistetaan saavutettavuus ja sujuva työmatkaliikenne	•Varmistetaan logistiikka-alueiden hyvä saavutettavuus työssäkäyntialueina kaikilla liikennemuodoilla •Turvataan työssäkäynti myös joukkoliikenteellä

7. Logistiikka-alueiden kehittäminen

Laadittu tiekartta toimii pohjana logistiikka-alueiden kehittämisessä, joilla edistetään eri toimenpiteiden kautta yhteisesti laadittujen tavoitteiden ja saavuttamista sekä logistiikka-alueiden toteuttamista. Työn aikana todettiin, että alueiden tarkkaan profilointiin tai lokerointiin ei ole tarvetta eikä valmiuksia. Sen sijaan logistiikka-alueita tulisi kehittää alueiden omien vahvuuksien pohjalta. Suuri osa alueista on myös jatkossa sekoittuneen toiminnan yritysalueita (logistiikka ja teollinen toiminta).

Osa esitetyistä toimista on yleisesti kaikkia alueita koskettavia toimenpiteitä, jotka tulisi ottaa huomioon kuntien maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä.

7.1. Toimenpidetarpeet

Keskeisenä toimenpidetarpeena nousi esille kuntien ja viranomaisten sekä toisaalta yritysten välisen yhteistyön lisääminen logistiikka-alueiden toimintojen suunnittelussa, kehittämisessä ja markkinoinnissa. Työn aikana nousi esille vahva tarve kansainvälisen näkyvyyden kasvattamiselle. Tämä nähtiin edellytyksenä kansainvälisten logistiikkayritysten, tukkukaupan sekä tuotantoyritysten houkuttelemiseksi Helsingin ympäristön yritys- ja logistiikka-alueille.

Maankäytön osalta keskeisiä tarpeita:

- Varataan maankäytössä tulevaisuudessakin logistiikkatoiminnoille tilaa operatiivisen toiminnan näkökulmasta edullisilta yritysalueilta (turvataan toiminnan jatkuvuus myös lentoaseman ympäristössä).
- Pyritään muodostamaan aikaisempia logistiikka-aluekokonaisuuksia houkuttelevampia alueita: otetaan huomioon etenkin saavutettavuus, tuki- ja oheispalvelut sekä yritysten toiminnan kehittämismahdollisuudet ja yritystoiminnan kustannukset.

Liikenneyhteyksien ja -palveluiden osalta korostuivat seuraavat tarpeet:

- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien toteutusvalmiuden nostaminen ja vaiheittainen toteutus.
- Tieyhteyksien kehittäminen logistiikka-alueilta päätieverkkoon ja kaupunkialueilla jakelun näkökulmasta tärkeimpien liikenneyhteyksien sujuvuuden turvaaminen.
- Erikoiskuljetusreittien toimivuuden varmistaminen koko suunnittelualueelle ja raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittäminen.
- Uusien logistiikka-alueiden toteutuksessa joukkoliikennesaavutettavuuden ja -palvelujen huomioon ottaminen kaikissa suunnitteluvaiheissa.

Merkittävimpinä yksittäisten logistiikka-alueiden kehittämistä koskettavina tarpeina esille nousivat:

- Vantaa–Tuusula alueella kappalevaran ja lentorahtiliikenteen logistiikkavyöhykkeen kehittäminen kuntien yhteistyönä: laaditaan suunnitelma kuntien raja-alueen käytöstä ja nykyisten alueiden toimintojen kehittämisestä yhtenä kokonaisuutena (erityisesti Focus-alue).
- Kerava–Sipoo alueella tukkukaupan ja tilaan vievän logistiikan vyöhyke: laaditaan yhteinen tavoitesuunnitelma logistiikka-alueiden kehittämisestä, jossa selvitetään mahdollisuudet muodostaa yhtenäinen vyöhyke/alue sekä yhteistyömuodot alueiden kehittämisessä (liikenneverkko, maankäyttö) ja markkinoinnissa (erityisesti Bastukärr-Kerca-alue).
- Sipoo–Porvoon yhteistyön käynnistäminen raja-alueen logistiikka- ja teollisuusaluekokonaisuuden kehittämiseksi: ensivaiheessa mahdollisuuksien tunnistaminen ja yhteisten tavoitteiden asettaminen (erityisesti Kulloo-Box-alue).
- Tuusula–Kerava–Järvenpää kuntien yhteistyö kuntien raja-alueilla tuotanto- ja logistiikka-alueiden kehittämiseksi seuraavilla alueilla:

- o Tuomala (Tuusula) - Poikkitie (Järvenpää) - Koivunoksa (Kerava) sekä
- o Purola (Tuusula ja Järvenpää).
- Vuosaaren sataman ja logistiikka-alueen kehittäminen entistä tunnetummaksi ja vahvemmaksi kansainvälisen logistiikan solmukohdaksi. Alueella on parhaat edellytykset toimia alueen tuonti- ja vientilogistiikan keskeisenä solmukohtana – raidelogistiikan toimintaedellytysten kehittäminen säilytetään korkealla prioriteetilla alueen kehittämisessä.

Uusien resurssitehokkaiden toimintamallien kehittäminen on tärkeä osa alueiden ja kilpailukyvyn kehittämistä.

- Uusien logistiikkakeskuskonseptien kehittäminen ja teknologioiden pilotointi (uudet teknologiat, IoT, super green).
- Yritysten välisen yhteistyön aktivointi olemassa oleville logistiikka-alueilla.
- Kaupunkijakelun uusien toimintamallien kehittäminen ja pilotointi.
- Viisaan liikkumisen suunnitelmat: yritysten yhteissuunnitelmat työmatkaliikenteen ja alueen sisäisen henkilöliikenteen kehittämiseksi.

7.2. Tiekartta

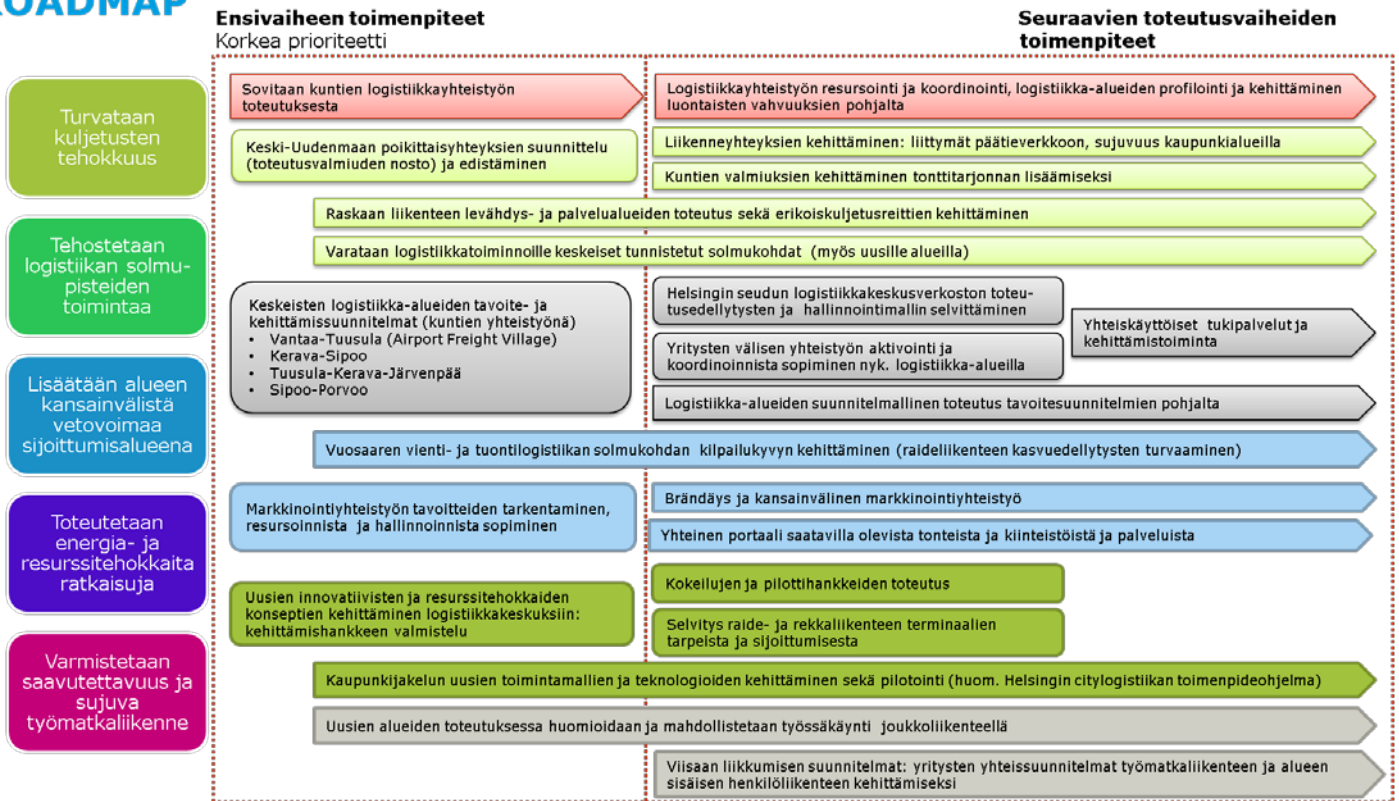
Logistiikka-alueiden kehittämistoimenpiteistä muodostettiin tiekartta (kuva 12), jossa on esitetty tärkeimmät kehittämistoimenpiteet. Viidestä prioriteetistaan tärkeimmistä (ensivaiheessa käynnistettäviksi esitettävistä) toimenpiteistä laadittiin lisäksi erilliset projektiortit, joissa on kuvattu tarkemmin toimenpiteiden tavoitteita ja sisältöä. Prioriteeteistaan tärkeimmät toimenpiteet ovat:

- Kuntien logistiikkayhteistyön koordinoinnin toteutuksesta sopiminen ja yhteistyön käynnistäminen.
- Helsingin seudun logistisen alueen kansainvälisen markkinointiyhteistyön sisällön ja toimintamallin määrittäminen.
- Keskeisten logistiikka-alueiden pitkän aikavälin tavoitteellisten kehittämissuunnitelmien laatiminen kuntien yhteistyönä.
- Uusien innovatiivisten toimintakonseptien kehittäminen logistiikkakeskuksiin.
- Raskaan liikenteen yhteyksien kehittäminen eli ensivaiheessa Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien edistäminen sekä raskaan liikenteen levähdys ja palvelualueiden kehittäminen.

Pitkällä aikavälillä kehitettäviä ja eri prosesseissa huomioitavia toimenpiteistä ovat:

- Varataan maankäytössä logistiikkatoiminnoille tunnistetut keskeiset solmukohdat.
- Vuosaaren sataman kansainvälistä kilpailukykyä kehitetään (jatkuva kehittäminen).
- Kehitetään kaupunkilogistiikkaan uusia toimintamalleja ja teknologioita (Helsingin citylogistiikan kehitysohjelman soveltaminen).
- Turvataan liikennejärjestelmän ja joukkoliikennepalvelujen kehittämisessä joukkoliikenteen saavutettavuus kehitettäville nykyisille että uusille logistiikka-alueille.

ROADMAP



Kuva 12. Logistiikka-alueiden kehittämisen tiekartta.

LIITE 1, Projektikortit

KUNTIEN LOGISTIikkAYHTEISTYÖN KOORDINOINTI

Tavoitteet

- Muodostetaan yhteistyöryhmä, joka koordinoi logistiikka-alueiden ja jakelujärjestelmän kehittämistä Helsingin ympäristössä ja Uudellamaalla. Ryhmä on kuntien, viranomaisten ja yritysten yhteistyöfoorumi logistiikka-asioissa.
- Nimetään ryhmälle koordinaattori, joka seuraa ja tukee kehittämishankkeiden toteutusta. Toivomuksena "ammattimainen johto, jolla ei ole liikaa muita velvoitteita".

Toimenpiteet

- Ryhmän alueellisesta laajuudesta ja koordinaation toteutuksesta sopiminen
 - Uudenmaan liitto kutsuu kokoon yhteistyöryhmän.
 - Sovitaan koordinaation toteutuksesta
 - Koordinaation resurssit: haetaan rahoitusta asiantuntijaresurssiin (esim. Kehä V koordinoitumalli)
 - Helsingin seudulle mahdollisesti erillinen ryhmä
 - Maakuntatasolla laajempi ryhmä, joka kokoontuu harvemmin esim. valmisteltavien teemojen käsittelyyn
 - Pohjana kokoonpanolle aikaisemmat asiantuntija- ja yhteistyöryhmän/-ryhmien kokoonpanot
 - Ryhmän ja koordinaattorin tehtävänä on edistää ja koordinoita kehittämistoimenpiteiden toteutusta: logistiikka-alueiden profilointi, alueelliset kehittämissuunnitelmat ja yhteismarkkinointi

Vastuu

Uudenmaan liitto, kunnat

12500
HANKEKORTTI

KESKEISTEN LOGISTIikka-ALUEIDEN KEHITTÄMISSUUNNITELMAT

Tavoitteet

- Keskeisten logistiikka-alueiden vetovoiman kasvattaminen: alueiden kehittäminen toteutetaan suunnitelmallisesti ja tavoitteellisesti sovitun roolituksen pohjalta
- Logistiikkapalveluiden kehittäminen ja houkuttelevien kokonaisuuksien kehittäminen toimintojen keskittämiseksi sekä synergiahyötyjen aikaansaamiseksi
- Kuntien välisen yhteistyön lisääminen ja maankäytön valmiuksien parantaminen

Toimenpiteet

- Laaditaan maankäytön kehittämisen pohjaksi "rautalankamalli" tavoitellusta rakenteesta, toiminnoista ja palveluista sekä tavoiteaikataulusta ja hallinnoinnista
 - Vantaa-Tuusula kappalevaran ja lentorahdiliikenteen logistiikkavyöhykkeen kehittäminen kuntien yhteistyönä "Airport Freight Village": laaditaan suunnitelma raja-alueen käytöstä ja nykyisten alueiden toimintojen kehittämisestä kokonaisuutena
 - Kerava-Sipoo tukkukaupan ja tilaan vievän logistiikan keskus/vyöhyke kuntien yhteistyönä: yhteinen tavoitesuunnitelma logistiikka-alueiden kehittämiseksi: selvitetään mahdollisuudet muodostaa yhtenäinen Bastukärr-Kerava -vyöhyke
 - Tuusula-Kerava-Järvenpää: yhteistyö kuntien raja-alueilla tuotanto- ja logistiikka-alueiden kehittämiseksi
 - Sipoo-Porvoo yhteistyön käynnistäminen Kulloon logistiikkakeskuksen kehittämisestä

Vastuu

Kunnat (elinkeinotoimi, kaavoitus ja liikennesuunnittelu),
perustettava logistiikan yhteistyöryhmä

12500
HANKEKORTTI

LOGISTIIKAN MARKKINOINTIYHTEISTYÖ

Tavoitteet

- Markkinointiyhteistyön avulla lisätään Helsingin ympäristön logistiikka-alueiden kansainvälistä näkyvyyttä ja vetovoimaa kansainvälisten yritysten etabloimiseksi alueelle
- Selvitetään malli markkinointiyhteistyölle
- Arvioidaan mahdollisuudet rakentaa yhteinen markkinointiportaali, jonka kautta välitetään tietoja vapaista tonteista, toimitiloista ja tietoa eri alueiden palveluista sekä niiden saatavuudesta

Toimenpiteet

- Toteutetaan selvitys, jossa määritetään markkinointiyhteistyön
 - toteutusmalli ja organisointi
 - sisältö ja toimintamuodot
 - osapuolet
 - resursointi (kustannusten jako)
 - valmiudet markkinointiportaalin toteutukselle ja ensimmäisen vaiheen toimenpiteet portaalin toteuttamiseksi
 - portaalin ylläpitomalli
- Sovitaan hallinnointi ja toteutuksen vastuutus
- Selvitys ja markkinointiyhteistyön ensimmäinen vaihe toteutetaan keskeisellä alueella – jatkossa yhteistyö mahdollista laajentaa vaiheittain maakunnan laajuiseksi.

Vastuu

Kunnat (elinkeinotoimi), Uudenmaan liitto, Helsingin satama

12 3.1
HANKEKORTTI

UUSIEN INNOVATIIVISTEN KONSEPTIEN KEHITTÄMINEN LOGISTIikkakeskuksiin

Tavoitteet

- Uusien innovatiivisten ja resurssitehokkaiden konseptien kehittäminen logistiikkakeskuksiin sekä uusien toimintamallien pilotoinnit/kokeilut
- Automaation ja robotiikan sekä resurssitehokkaiden (super green) ratkaisujen kehittäminen logistiikkakeskuksiin
- Logistiikan ekosysteemin/klusterin aktivointi alueella toimialan kehittämiseksi
- Positiivinen julkisuus ja Helsingin seudun vetovoiman kasvattaminen

Toimenpiteet

- Selvitetään valmiuden kuntien ja muiden julkisten organisaatioiden, korkeakoulujen ja yritysten yhteiselle kehittämishankkeelle
- Valmistellaan sisältö ja resursointi, joka mahdollistaa myös pilotoinnit ja kokeilut
- Sovitaan hallinnointi ja rahoitus (esim. EAKR tai EU:n puiteohjelmat)

Vastuu

Kunnat ja kuntien kehitysyritykset, Uudenmaan liitto, yritykset

12 4
HANKEKORTTI

RASKAAN LIIKENTEEN YHTEYKSIEN KEHITTÄMINEN

Tavoitteet

- Edistetään Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien toteutusta
- Edistetään raskaan liikenteen intermodaaliterminalien kehittymistä sekä levähdys- ja palvelualueiden toteutusta

Toimenpiteet

- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyksien kehittäminen raskaan liikenteen tarpeisiin (Järvenpää-Kt45 -yhteys, Kehä IV ja Itäinen radanvarsitie)
 - Toteuttamisvalmiutta parannetaan laatimalla em. yhteyksille tarvittavat kaavat sekä yleis- ja tiesuunnitelmat.
 - Panostetaan yhteiseen edunvalvontaan ja rahoituksen saamiseen sekä vuorovaikutukseen ja yhteiskoordinoointiin
- Laaditaan selvitys raide- ja rekkaliikenteen terminalien tarpeista sekä sijoittumisesta
- Raskaan liikenteen levähdys- ja palvelualueiden toteuttamisen edistäminen
- Kehitetään erikoiskuljetusreitit logistiikka-alueille (pullonkaulojen poisto) ja liittyviä logistiikka-alueilta päätieverkkoon

Vastuu

Kunnat, Uudenmaan ELY, Uudenmaan liitto

12 5
HANKEKORTTI

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Uusimaa Regional Council // Helsinki-Uusimaa Region

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi