YRITYSYHTEISTYÖ KAUPUNKILOGISTIIKAN KEHITTÄMISESSÄ



Niina Sallinen & Tiia Tuomisto

Lahden Tiedepäivä 17.11.2026

Sessio: Liikenteen päästöt - eikö liikuta?

Kansikuva:. Tiia Tuomisto

Funded by the European Union



Kuva 1. Sallinen & Tuomisto 2026

JOHDANTO

LAHDEN KAUPUNGILLA KUNNIANHIMOISET PÄÄSTÖTAVOITTEET

- Tieliikenne ja logistiikka aiheuttavat merkittävän osan päästöistä
- Lahti on logistiikan keskeinen solmukohta Suomessa ja TEN-T verkossa
- Lahdessa on neljänneksi eniten kivijalkakauppoja verrattuna Suomen suurimpiin kaupunkeihin

SUUNTAA KAUPUNKILOGISTIIKALLE KAUPUNKILOGISTIIKKASUUNNITELMALLA

- SULP – Sustainable Urban Logistics Plan on strateginen kaupunkitason suunnitelmatyökalu kaupunkilogistiikan ohjaamiseen
- **Lahdessa SULPia on valmisteltu Zero-Trail -hankkeessa**

Funded by the European Union



Kuva 1. Sallinen & Tuomisto 2026

JOHDANTO

SUUNNITELMAN VALMISTELU YHTEISKEHITTÄMÄLLÄ

- Monet eurooppalaiset kaupunkilogistiikan toimet eivät ole onnistuneet saavuttamaan pitkäaikaista onnistumista
  (esim. Dablanc 2007; Golini ym. 2015; Matusiewicz et al. 2019; Stathopoulos ym. 2012)
- Kaupunkilogistiikan hyväksyttävyys on avainasemassa onnistuneen toteutuksen kannalta, ja se riippuu merkittävästi siitä, miten hyödyt ja taakat jakautuvat
  (Stathopoulos ym. 2012)
- Logistiikkatoimia suunniteltaessa on tärkeää ymmärtää sidosryhmien intressit ja huomioida eri sidosryhmien näkökulmat
  (Amaya ym. 2020)
- Lahdessa kaupunkilogistiikkasuunnitelmatyön valmistelussa on haluttu osallistaa sidosryhmiä ja sitä kautta sitouttaa toimenpiteisiin

Funded by the European Union

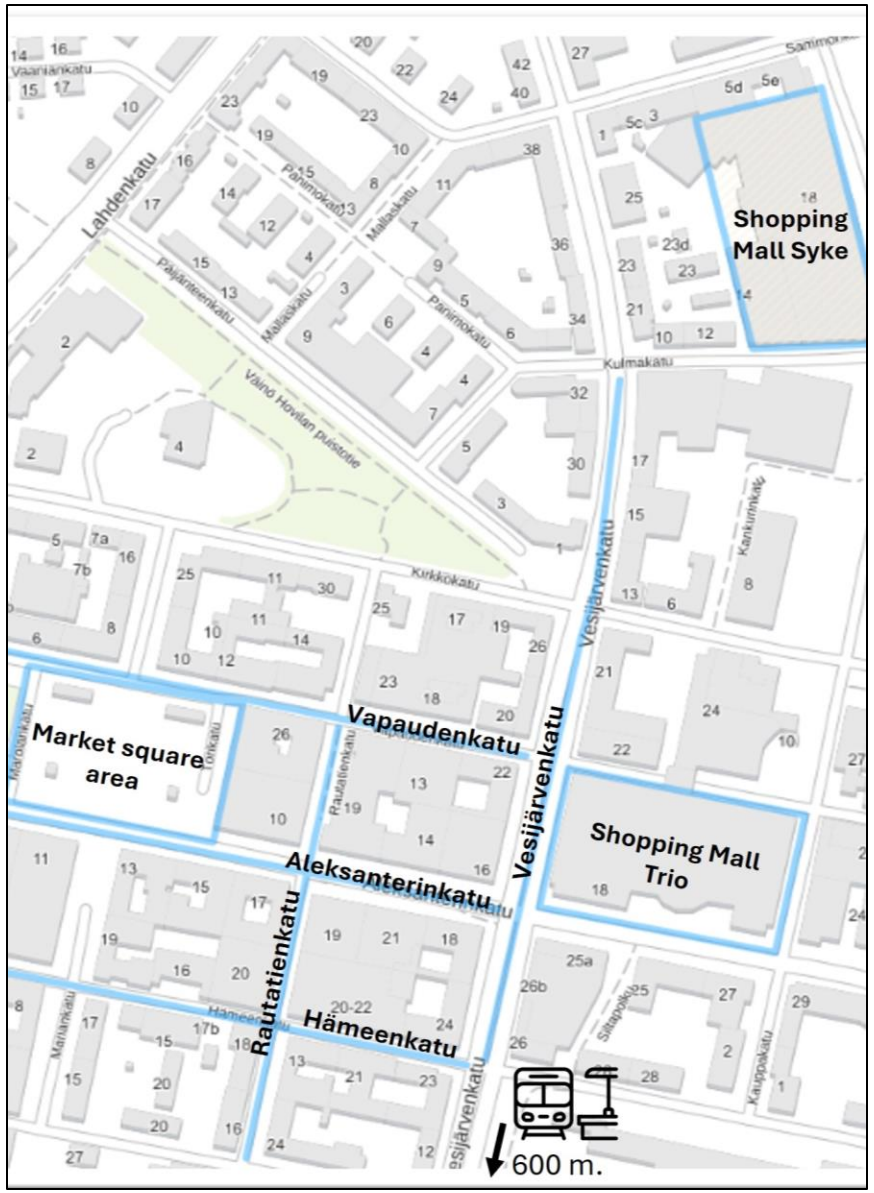
TUTKIMUSKYSYMYKSET

- Miten päästövähennyksiin tähtäävää kaupunkitason logistiikkastrategiaa on suunniteltu paikallisesti yhteistyössä?
- Millaisia näkemyksiä sidosryhmillä on hyväksyttävistä tavoitteista ja toimenpiteistä?
- Miten suunnittelussa tulisi ottaa näkemykset huomioon?



Kuva 2. Vectorportal

Funded by the European Union



Kuva 3: Tiia Tuomisto, Pohjakartta: Paikkatietoikkuna 2025

OSALLISTAMISEN MUODOT JA HAASTEET

Monisidosryhmä-asiantuntijaryhmä x 5 ja kehittämistyöpajat x 2 keväällä 2026.
Osallistujina sidosryhmiä edustavia tahoja.

Ennakoitiin pk-yritysten vähäistä osallistumismahdollisuutta työpajoihin.

Toteutettiin:

- Puolistrukturoitu haastattelu: Kivijalkaliikkeet (N=26)
  Kierrokset liikkeissä syksyllä 2025: Nykytila ja haasteet
  Kierrokset liikkeissä keväällä 2026: Valitut logistiikkatoimet
- Puolistrukturoitu haastattelu: Kuljettajat, keskusta-alue (N=10)
  Puhelinhaastattelut syksyllä 2025
- Asukaskysely (N=52) kevät 2026

NET ZERO CITIES
EU MISSION PLATFORM | CLIMATE NEUTRAL AND SMART CITIES
LAB University of Applied Sciences
Funded by the European Union

SIDOSRYHMIEN OSALLISTAMINEN SULP-LUONNOSTELUSSA

SIDOSRYHMÄ	Kyselykierros 1: Nykytilanne	Asiantuntijaryhmä	Työpajat	Kyselykierros 2: Vaikutukset
Elinkeinoelämä	✓	✓	✓	✓
Logistiikkaoperaattorit	✓	✓	✓	
Kaupunkisuunnittelu		✓	✓	
Tutkimus ja koulutus		✓	✓	
Asukkaat				✓

Työpajoihin ja asiantuntijaryhmän keskusteluihin sisältyi tavoitteiden ja vision luominen sekä toimenpiteiden vaikutusten arviointia.
Kivijalkaliikkeillä on haasteita osallistua näihin, joten näkemyksiä kerättiin lisäksi haastattelukierroksilla.

Funded by the European Union

NYKYTILA JA MUUTOSHALUKKUUS

Sidosryhmä	Nykytila	Haasteet	Halukkuus muutoksille
Kuljettajat	Monilta osin **tyytymättömyyttä toimintaympäristöön** Useimmiten toimitukset **onnistutaan toimittamaan suunnitellusti**	Rakennettu ympäristö Kilpailtu katutila Aikarajoitukset / aikavarausjärjestelmien puuttuminen	Kyllä, ehdollisesti
Kivijalkaliikkeet	**Enemmistö tyytyväinen** nykytilanteeseen ja palvelutasoon	Toimitusliikenne hankaloittaa asiointia liikkeeseen tai tukkii asiakaspysäköinnin	Pääsääntöisesti ei

Asukkaat tunnistavat sujuvuuteen ja turvallisuuteen liittyviä haasteita, ja että kuljetuksille tulee varata tilaa, sillä toimitukset ovat elinehto kivijalkaliikkeille.

- Kuljetuskalusto jalankululle ja pyöräilylle varatulla tilalla heikentää turvallisuuden tunnetta
- Samalla kun osa toivoo viihtyisää ja turvallista asiointia keskusta-alueella, osa toivoo, että liikkeiden eteen pääsisi pysäköimään maksuttomasti asioinnin ajaksi.

Funded by the European Union

TOIMENPITEIDEN HYVÄKSYTTÄVYYS

Toimenpide	Mahdollisuudet	Rajoittavat tekijät	Hyväksyttävyys
Ajoneuvojen koon pienentäminen / suurten ajoneuvojen kieltäminen	Keskustan jakelutoiminnan tehokkuuden parantaminen Mahdollistaa sähköistämisen	Jakeluliikenteen, kuljetusten ja ajokilometrien lisääntyminen sekä kuljetuksien työvoimakustannusten mahdollinen nousu Mahdollisesti myös loppuasiakkaiden toimituskustannusten nousu	Saattaa aiheuttaa vastustusta, jos vaikuttaa toimitus- tai työvoimakustannuksiin.
Konsolidointi/ yhdisteleminen	Tiheät toimitusmäärät myymälöihin voivat tarkoittaa pieniä toimituseriä ja toimitusten yhdistämismahdollisuuksia	Myymälöillä ei ole juurikaan mahdollisuuksia noutaa itse toimituksia käytännön haasteiden ja kustannusten vuoksi	Saattaa aiheuttaa vastustusta, ellei pystytä tarjoamaan nykyisiin käytäntöihin (toimitus liikkeeseen) verrattavissa olevaa palvelutasoa
Katutason järjestelyt	Mahdollistaisi kilpailun katutilan hallinnan ja toimitusten ohjaamisen purkupaikoilla ja aikaikkunoiden avulla	Vaaditaan tehokasta valvontaa (+ järjestelmiä) ja joustavuutta myymälöiltä	Ehdollisesti hyväksyttävä: voi vaihdella sijainnista ja toimialasta riippuen
Toimitukset ruuhka-aikojen ulkopuolella	Vähemmän muuta liikennettä Vähemmän kilpailtua katutilaa	Vaihtoehtoiset toimitusajat saattaisivat aiheuttaa haasteita myymälöiden toimintaan ja arjen käytänteisiin	Kuljettajat suosisivat, myymälät eivät

Funded by the European Union

KESKUSTELUA OSALLISTAMISPROSESSIN TULOKSISTA

- Keskustelujen kautta vahvistui, että sidosryhmillä on usein erilaisia tavoitteita ja prioriteetteja (Verlinde & Macharis 2016) ja että on **vaikeaa löytää kaikkia tasapuolisesti miellyttävää ratkaisua.**

- **Yhteistyöprosessin huomattiin lisäävän yhteisymmärrystä sidosryhmien kesken, joka mahdollisti kompromissien tekemisen.** Pieniä yrityksiä vaikea saada osallistettua työpajamenetelmin. On tärkeää varmistaa tämän ryhmän osallistaminen muilla meneltemillä.

- Kaupunkisuunnittelussa ei useinkaan oteta riittävällä tavalla huomioon tavarakuljetusten käytännön tarpeita (Kin ym. 2024, Dablanc 2007, Lindholm & Blinge 2014) **Haasteet ja toimenpiteiden vaikutukset painottuvat kuljetustoimijoille.**

- Tavaratoimitusten ominaisuuksien lisäksi (Holguín-Veras et al. 2006, Holguín-Veras 2008), **toivottuihin toimitustapoihin vaikuttavat merkittävästi vähittäiskauppiaiden pyrkimykset optimoida liiketoimintaansa ja kustannuksiaan.**

Merkittävien muutosten aikaansaaminen voi edellyttää sellaisten ratkaisujen käyttöönottoa, joista kaikki sidosryhmät eivät välittömästi hyödy tai eivät vastaa niiden odotuksia.

Funded by the European Union

NET ZERO CITIES
EU MISSION PLATFORM | CLIMATE NEUTRAL AND SMART CITIES

JOHTOPÄÄTÖKSET

- Kestävän liikenteen toimenpiteet on perusteltava sekä ympäristöön liittyvillä että taloudellisilla perusteilla, mikäli toivotaan yleistä hyväksyttävyyttä.
- Ollakseen edustava ja tasapuolinen suunnitteluprosessi vaatii erilaisia sidosryhmäyhteistyön muotoja. Vuorovaikutuksellinen prosessi lisää ymmärrystä eri näkökannoista ja mahdollistaa näkökantojen välisen neuvottelun.
- Identifioidut eniten hyväksyttävät toimenpiteet, mutta eivät välttämättä johda kestävimpiin ratkaisuihin.
- Sidosryhmien näkemykset eivät ole yhteneväisiä: kaupat ovat tyytyväisiä, kun taas kuljettajien haasteet liittyvät purkupaikkoihin ja muuhun liikenteeseen. Merkittävä muutos saattaa edellyttää ratkaisuja, jotka eivät aluksi hyödytä kaikkia sidosryhmiä. Kaupunkien ei tulisi lykätä kestävyystoimia pelkästään sidosryhmien oletettavan vastustuksen vuoksi.

LAB University of Applied Sciences
Funded by the European Union

NET ZERO CITIES
EU MISSION PLATFORM | CLIMATE NEUTRAL AND SMART CITIES

RAJOITTEET JA JATKOSELVITYS-TARPEET

Haastateltavat vastaavat otosta kaikista toimijoista. Kierroksista ja kyselylomakkeesta huolimatta vain osa halusi osallistua selvitykseen. Myös ravintolat rajattiin pois.

Tulosten vahvistamiseksi ja toimenpiteiden hyväksyttävyyden arvioimiseksi tarvitaan lisätutkimusta laajemmalta joukolta, useilta toimialoilta ja eri puolilta kaupunkia.

Koska taloudelliset näkökohdat ovat tärkeitä sidosryhmien hyväksynnän kannalta, tulevissa tutkimuksissa tulisi tarkastella myös tunnistettujen aloitteiden taloudellista kannattavuutta ja liiketoimintamalleja.

LAB University of Applied Sciences

Funded by the European Union

KIITOS!

KYSYMYKSIÄ?

Niina Sallinen & Tiia Tuomisto

The study is a part of a project “Towards Zero-emission Urban Transport and Logistics” (Zero-Trail) funded through the NetZeroCities’ Enabling City Transformation programme from the European Union’s Horizon 2020 Research and Innovation programme.

Kuva 4. Niina Sallinen



LÄHTEET

Amaya, J., Arellana, J., & Delgado-Lindeman, M. 2020. Stakeholders' perceptions to sustainable urban freight policies in emerging markets. Transportation Research. Part A, Policy and Practice. Vol. 132, 329–348. Cited 13 Aug 2026. Available at https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.11.017

Dablanc, L. 2007. Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize. Transportation Research Part A. Vol. 41, 280-285. Cited 14 Aug 2026. Available at doi:10.1016/j.tra.2006.05.005

Golini, R., Guerlain, C., Lagorio, A. & Pinto, R. 2015. An assessment framework for city logistics in mid-sized towns. URBE 2015: Urban freight and Behavior change, Roma Tre University, Rome, Italy, 1-2 October 2015. Paper presented at a conference. Cited 23 May 2026. Available at http://hdl.handle.net/10446/54609

Kin, B., Buldeo Rai, H., Dablanc, L., & Quak, H. 2024. Integrating logistics into urban planning: best practices from Paris and Rotterdam. European Planning Studies. Vol. 32 (1), 24–44. Cited 13 Aug 2026. Available at https://doi.org/10.1080/09654313.2023.2242400

Lindholm, M. & Blinge, M. 2014. Assessing knowledge and awareness of the sustainable urban freight transport among Swedish local authority policy planners. Transport Policy. Vol. 32, 124–131. Cited 14 Aug 2026. Available at https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.01.004

Matusiewicz, M., Rolbiecki, R., & Foltyński, M. 2019. The tendency of Urban Stakeholders to adopt sustainable logistics measures on the example of a Polish metropolis. Sustainability. Vol. 11 (21), 5909. https://doi.org/10.3390/su11215909

Stathopoulos, A., Valeri, E., & Marcucci, E. 2012. Stakeholder reactions to urban freight policy innovation. Journal of Transport Geography. Vol. 22, 34–45. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.11.017

Kuvalähteet

Kansikuva: Tiia Tuomisto.

Kuva 1: Sallinen & Tuomisto. 2026. Kaupunkitason ohjauskeinoja tavaralogistiikan päästöjen vähentämiseksi. Saatavissa https://urn.fi/URN:ISBN:978-951-827-520-9

Kuva 2. Vectorportal. Saatavissa https://vectorportal.com/vector/delivery-truck-and-a-storefront/29562

Kuva 3: Tiia Tuomisto, pohjakartta: Paikkatietoikkuna 2025

Kuva 4: Niina Sallinen.

Funded by the European Union