

KOKOUSTIEDOT Aika	Torstai 26.11.2020 klo 18.00
Paikka	Teams-kokous

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

ASIA NO		PÖYTÄKIRJAN SIVU
33 §	KUUMA-SEUTU LIIKELAITOKSEN TOIMINTASUUNNITELMA JA TALOUSARVIO 2021	2
34 §	KUUMA-SEUDUN TIEMAKSUSELVITYS	3
35 §	WIMMA (WE MASTER THE IOT) -HANKKEEN ESITTELY	17
36 §	KUUMA-SEUDUN EDUNVALVONTATAPAAMISET	18
37 §	MAL2023 - SUUNNITTELU	20
38 §	KUUMA-SEUDUN ASUNTOMESSUPROJEKTIN LOPPURAPORTTI	23
39 §	MUUT ASIAT	24
40 §	SEURAAVAT KOKOUKSET	25

<p>KOKOUSTIEDOT Aika</p>	<p>Torstai 26.11.2020 klo 18.00</p>
<p>Paikka</p>	<p>Teams-kokous</p>
<p>OSALLISTUJAT Päätöksentekijät</p>	<p>Hyvinkää Irma Pahlman jäsen Annika Kokko jäsen</p> <p>Järvenpää Eemeli Peltonen jäsen Helinä Perttu jäsen Pauliina Naala lisäjäsen</p> <p>Kerava Marja Suomela jäsen Samuli Isola jäsen Eero Forsten lisäjäsen Pia Lohikoski lisäjäsen</p> <p>Kirkkonummi Anders Adlercreutz jäsen Timo Haapaniemi jäsen Santtu Vainionpää lisäjäsen</p> <p>Mäntsälä Heta Ravolainen-Rinne jäsen Tapio Havula jäsen</p> <p>Nurmijärvi Kallepekka Toivonen jäsen Virpi Rätty jäsen</p> <p>Pornainen Liljan-Kukka Runolinna jäsen Juha Virkki jäsen</p> <p>Sipoo Heikki Vestman jäsen Kaj Lindqvist jäsen</p> <p>Tuusula Kati Lepojärvi jäsen, puheenjohtaja Arto Lindberg jäsen</p> <p>Vihti Eerikki Viljanen puheenjohtaja Tuija Sundberg jäsen</p> <p>nuorisojäsen nuorisojäsen</p>

Muut osallistajat	<p>Jyrki Mattila Olli Naukkarinen Kirsi Rontu Tarmo Aarnio Esko Kairesalo Outi Mäkelä Hannu Haukkasalo Mikael Grannas Harri Lipasti Erkki Eerola</p> <p>Antti Kuusela Satu-Riitta Pajula Henrik Helenius</p> <p>Anne Herneoja Juha Leinonen Mikko Koskela,</p>	<p>kaupunginjohtaja, Hyvinkää kaupunginjohtaja, Järvenpää kaupunginjohtaja, Kerava kunnanjohtaja, Kirkkonummi kunnanjohtaja, Mäntsälä kunnanjohtaja, Nurmijärvi kunnanjohtaja, Pornainen kunnanjohtaja, Sipoo kansliapäällikkö, Tuusula kunnanjohtaja, Vihti</p> <p>yhteistyöjohtaja kuntayhteistyön assistentti liikennesuunnittelija</p> <p>johtava konsultti, Sitowise Oy toimitusjohtaja, TechVilla Oy projektipäällikkö, TechVilla Oy</p>
ALLEKIRJOITUKSET	Puheenjohtaja	Sihteeri
	Kati Lepojärvi	Satu-Riitta Pajula
KÄSITELLYT ASIAT	§:t 33 – 40	
PÖYTÄKIRJA ON TARKASTETTU Aika ja paikka	28.12.2020	KUUMA-seutu
Allekirjoitukset		
PÖYTÄKIRJA YLEISESTI NÄHTÄVÄNÄ VERKKOSIVUILLA	28.12.2020 alkaen	
Todistaa	Satu-Riitta Pajula	

33 § KUUMA-SEUTU LIIKELAITOKSEN TOIMINTASUUNNITELMA JA
TALOUSARVIO 2021

KUUMA-komissio 22.10.2020 §3

KUUMA-komissio 5.11.2020 §3

Yhteistyöjohtaja Antti Kuusela esittelee KUUMA-seutu liikelaitok-
sentoiminta- ja taloussuunnitelman vuodelle 2021.

Liite 3a

KUUMA-seudun TTS2021 / Antti Kuusela

Liite 3b

KUUMA-seutu liikelaitoksen Toiminta ja -talousarvio 2021

Esitys:

KUUMA-komissio hyväksyy osaltaan KUUMA-seutu liikelaitoksen
toiminta- ja taloussuunnitelman vuodelle 2021 ja päättää viedä
sen KUUMA-johtokunnan hyväksyttäväksi.

Päätös:

KUUMA-komissio hyväksyi osaltaan KUUMA-seutu liike-
laitoksen toiminta- ja taloussuunnitelman vuodelle 2021 ja päätti
viedä sen KUUMA-johtokunnan hyväksyttäväksi.

KUUMA-johtokunta 26.11.2020 §33

Yhteistyöjohtaja Antti Kuusela esittelee KUUMA-seutu liikelaitok-
sen toimintasuunnitelman ja talousarvion vuodelle 2021

Liite 33 KUUMA-seutu liikelaitoksen toimintasuunnitelma ja
talousarvio 2021

Esitys: KUUMA-johtokunta hyväksyy liikelaitoksen toimintasuunnitelman
ja talousarvion vuodelle 2021. Keravan kaupunginhallitus käsitte-
lee TTS2021:n osana koko kaupungin talousarviokäsittelyä
24.11.2020 ja Keravan kaupunginvaltuusto 30.11.2020.

Päätös:

34 §

KUUMA-SEUDUN TIEMAKSUSELVITYS

KUUMA-komissio 17.10.2019 / §9
KUUMA-komissio 14.11.2019 / §4
KUUMA-johtokunta 28.11.2019 / § 30
KUUMA-komissio 27.2.2020 / §10
KUUMA-johtokunta 12.3.2020 / §5
KUUMA-komissio 7.5.2020 / §10
KUUMA-johtokunta 10.6.2020 / §14
KUUMA-komissio 10.9.2020 / § 9

KUUMA-seudun ruuhkamaksuselvityksen toteuttajaksi valittiin 16.6.2020 Sitowise Oy. Oikaisuvaatimuksia ei määräaikaan mennessä esitetty. Näin ollen yhteistyöjohtaja Antti Kuusela teki Sitowisen kanssa selvitystä koskevan konsulttisopimuksen 30.6.2020.

Selvitys käynnistyi kesällä ja sitä ohjaa erikseen määritelty ohjausryhmä, joka koostuu sekä Sitowisen että KUUMA-seudun virkamiesedustajista. KUUMA-seutua ohjausryhmässä edustavat KUUMA-komission puheenjohtaja Harri Lipasti, kaupunginjohtaja Jyrki Mattila, kunnanjohtaja Mikael Grannas, KUUMA-seudun liikenneryhmän puheenjohtaja Jukka-Matti Laakso, kaavoitusryhmän puheenjohtaja Henna Lindström, asuntoryhmän puheenjohtaja Kristiina Salo, KUUMA-seudun liikennesuunnittelija Henrik Helenius ja Antti Kuusela.

Selvitykseen liittyvä työpaja järjestetään maanantaina 5.10. klo 9-12 myöhemmin ilmoitettavassa paikassa. Työpajaan tulee erillinen kutsu ja siihen voivat kaikki halukkaat johtokunnan jäsenet ja lisäjäsenet osallistua.

Työpajan tarkoituksena on käydä läpi alustavaa loppuraporttia ja sen pohjalta selvityksen tekijä tekee loppuraporttiin tarvittavat muutokset/tarkennukset. Loppuraportti esitellään 5.11. KUUMA-komissiolle ja 26.11 KUUMA-johtokunnalle.

Liite 9a
Konsulttisopimus KUUMA-seutu liikelaitos ja SITOWISE
30.6.2020
Liite 9b
Tiemaksuselvityksen hankintapäätös / viranhaltijapäätös § 1/2020
17.6.2020

Yhteistyöjohtaja Antti Kuusela selostaa asiaa.

Esitys:

KUUMA-komissio evästää seudun edustajia ohjausryhmätyön osalta ja keskustelee työpajaan liittyvistä kysymyksistä.

Päätös:

KUUMA-komissio keskusteli asiasta ja päätti, että työpajaan 5.10.2020 klo 9.00-12.00 kutsutaan KUUMA-johtokunnan jäsenet ja lisäjäsenet, KUUMA-komissio, KUUMA-seudun kilpailukyky- ja elinvoimaryhmän, kaavoitus-, asunto- ja liikenneryhmän kuntajäsenet.

KUUMA-komissio 5.11.2020 §4

Tiemaksuselvityksen projektipäällikkö Anne Herneoja, Sitowise Oy, esittelee selvityksen loppuraportin.

Liite 4a

Loppuraportti - kokemukset ruuhkamaksujen vaikutuksista ja käytännöistä / Sitowise Oy

Liite 4b

Esittelyaineisto / Anne Herneoja

Esitys:

KUUMA-komissio keskustelee asiasta ja merkitsee loppuraportin tiedoksi. Lisäksi komissio päättää loppuraportin esittelemisestä KUUMA-johtokunnalle 26.11.2020.

Päätös:

KUUMA-komissio päätti esityksen mukaisesti. Lisäksi komissio antoi yhteistyöjohtaja Antti Kuuselalle ja liikennesuunnittelija Henrik Heleniukselle tehtäväksi laatia KUUMA-johtokunnan kokoukseen listatekstin johon kootaan raportin keskeiset havainnot KUUMA-seudun näkökulmasta. Komissio toivoi, jos mahdollista, selvitystä verrokkialueiden ruuhkamaksujärjestelmien perustamiskustannuksista ja niiden takaisinmaksuajasta.

KUUMA-johtokunta 26.11.2020 §34

KUUMA-seudun tiemaksuselvityksen loppuraportin ja sen pääsisällön esittelee selvityksen tekijän edustaja, projektipäällikkö Anne Herneoja.

Liite 34a Loppuraportti - Kokemukset ruuhkamaksuista - Sitowise

Liite 34b Kokemukset ruuhkamaksuista -Anne Herneoja / Sitowise

Tiemaksuselvityksen loppuraportista nousevat, KUUMA-seudun kannalta keskeiset havainnot.

Valtakunnalliset ja seudulliset linjaukset

Pääministeri Marinin hallitusohjelma 2019 linjaa, että käynnistetään kestävä liikenteen vero- ja maksu-uudistus, joka vähentää päästöjä. Uudistuksen pohjaksi tehdään laaja-alainen vaikutusten arviointi, jonka pohjalta rakennetaan pitkän aikavälin sosiaalisesti, yhteiskunnallisesti ja alueellisesti kestävä toimintamalli, jolla varmistetaan, etteivät tulo- ja varallisuuserot kasva. Uudistus toteutetaan vaiheittain siten, että verotuksen taso muuttuu suunnitelmallisesti päästötavoitteet huomioon ottaen.

- Liikenteen verotuksen uudistaminen –työryhmän tehtävänä on arvioida liikenteen nykyisen verojärjestelmän sekä muiden verokeinojen ja veroluonteisten maksujen toimivuutta ja vaikutuksia. Työ liittyy hallitusohjelman tavoitteeseen vähentää liikenteen päästöjä. Suomen tavoitteena on vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta.
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta –työryhmän tulee työssään arvioida muun muassa ruuhkamaksujen käyttöönottoa ja liikenteen päästökaupan kehittämistä liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Helsingin seudun ja valtion MAL-sopimusta 2020-2031 koskeva neuvottelutulos 2.6.2020 sisältää seuraavan sovitun toimenpiteen: Valtio aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Valmistelu toteutetaan yhteistyössä kuntien ja HSL:n kanssa. Päätökset ruuhkamaksujen mahdollisesta käyttöönotosta tehdään erikseen.

Valtiovarainministeriö aloittaa ruuhkamaksut mahdollistavan lainsäädännön valmistelun keväällä 2021.

Liikkuminen Helsingin seudulla

Helsingin seudulla tehtävistä matkoista suunnilleen neljännes koostuu kotiperäisistä työmatkoista ja muista työasiamatkoista ja

kymmenys koulu- ja opiskelumatkoista. Suurin osan matkoista liittyy asiointiin, vapaa-aikaan ym. (HSL 2019). Kuitenkin liikenteen ruuhkautumisen kannalta työmatkoilla ja työasiamatkoilla on erittäin keskeinen rooli, koska ne painottuvat aamun ja iltapäivän huipputunteihin ja asettavat liikennejärjestelmän kapasiteetin koetukselle. Muut kuin työhön tai opiskeluun liittyvät matkat jakautuvat ajallisesti huomattavasti tasaisemmin.

HSL:n liikkumistutkimuksissa ja mm. MAL 2019 -suunnitelmassa KUUMA-kunnat jaetaan kahteen ryhmään:

- junaliikenteen kehyskunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä
- bussiliikenteen kehyskunnat: Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula ja Vihti.

Ryhmiä välillä on merkittävä ero asukkaiden tekemien matkojen kulkutapajakaumassa. Junaliikenteen kehyskunnissa henkilöautomatkojen osuus on pienempi ja vastaavasti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuudet ovat suurempia kuin bussiliikenteen kehyskunnissa. Kuitenkin on todettava, että kaupunkimaiset kunnat Hyvinkää, Järvenpää ja Kerava poikkeavat huomattavasti Kirkkonummesta ja Mäntsälästä asukkaiden kulkutapajakauman suhteen. (HSL 2019). Tässä selvityksessä käytetään kyseistä jakoa, koska liikennettä ja liikkumista koskevia keskeisiä tietoja on saatavilla tällä ryhmityksellä.

Työmatkojen kulkutavan jakauma vaihtelee seudun eri osien välillä: henkilöauton osuus kotiperäisen työmatkan kulkuvälineenä on Helsingissä noin neljännes, Espoossa ja Vantaalla puolet, junaliikenteen kehyskunnissa (Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi ja Mäntsälä) vähän yli 60 % ja bussiliikenteen kehyskunnissa (muut Kuuma-kunnat) 75 % v. 2018. (HSL 2019).

Kuntien välinen pendelöinti on erittäin yleistä Helsingin seudulla, jossa 42 %:lla työllisistä työpaikka sijaitsee oman asuinkunnan ulkopuolella (v. 2017). KUUMA-kuntien työllisistä 60-75 % pendelöi oman kunnan ulkopuolelle, suurimmaksi osaksi pääkaupunkiseudulle erityisesti pääkaupunkiseutua lähinnä sijaitsevista kunnista. Hyvinkää muodostaa poikkeuksen, sillä pendelöivien osuus on alle puolet ja heistä suunnilleen puolet käy töissä muissa KUUMA-kunnissa tai seudun ulkopuolella. Helsingin seudun ulkopuolelle pendelöivien osuudet ovat korkeimmat seudun reunoilla sijaitseissa kunnissa, Hyvinkäällä, Mäntsälässä, Pornaisissa, Sipoossa

ja Vihdissä. Kuuma-kunnista pääkaupunkiseudulle pendelöivien osuus vaihtelee Kirkkonummen 61 %:sta Hyvinkään 25 %:iin.

Ruuhkautuminen

Maailman kaupunkien (seutujen) välisten vertailuiden mukaan Helsinki oli Euroopan 191. ruuhkaisin kaupunki (239 kaupungin joukosta) vuonna 2019, ruuhkautumisindikaattorin arvon ollessa 19 %. Vertailukaupunkien vastaavat luvut: Edinburgh 41 %, Manchester 33 %, Tukholma 27 %, Oslo 22 %, Göteborg 18 %, Trondheim 15 %.

Ruuhkautumisen hillitsemiseen tai vähentämiseen on kehitetty useita keinoja, muun muassa joukkoliikenteen kehittäminen ja sen käyttäjäosuuden nostaminen, pysäköintipolitiikka erityisesti työpaikkakeskittymissä ja liityntäasemilla, väylien kehittäminen liikenteen pullonkauloja poistamalla, väyläkapasiteetin lisääminen, digitaaliset sovellukset liikenteen hallinnassa ja ajoneuvoissa, työpaikka- ja palvelukeskittymien sijainnin ohjaaminen, ruuhkahuipujen madaltaminen kannustamalla joustaviin työaikajärjestelyihin tai ruuhkamaksut.

Tiemaksut MAL 2019 -suunnitelmassa

MAL 2019 -suunnitelmassa tieliikenteen hinnoittelulle on asetettu kolme päätavoitetta. Ensiksi, maksuja pidetään tehokkaana keinona liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen Helsingin seudulla. Tämä perustuu henkilöautoliikenteen vähenemiseen. Toiseksi, maksujärjestelmä lisää liikenteen sujuvuutta ja vähentää väylien ruuhkaisuutta. Ne lyhentäisivät matka-aikoja jopa kymmenyksellä, tekisivät matka-ajoista ennustettavampia, sujuvoittaisivat matka- ja kuljetusketjuja mahdollistaen paremmin ennakoitavan matkaaajan sekä tekisivät liikkumisesta turvallisempaa. Kolmanneksi, maksujärjestelmän tuotoilla voidaan rahoittaa liikennejärjestelmän ja liikennepalveluiden kehittämistä. Tavoitteena on, että tuotot eivät vähennä seudulle tulevaa valtion rahoitusta liikenteeseen. Oletuksena, että kuntien joukkoliikenteen subventioaste säilyy nykyisellään ja maksujen tuotoista 30 % ohjataan joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseen. Joukkoliikenteen lippujen hintoja voidaan alentaa tällöin koko seudulla keskimäärin 15-30 % painottuen erityisesti niille alueille, joiden asukkaisiin maksut vaikuttavat eniten. 70 % maksujen tuotoista ohjataan investointien rahoitukseen ja palvelutason parantamiseen. Nettotuotoiksi ns. täysillä hinnoilla on arvioitu 200 M€/vuosi.

Huomioita muutamilta selvityksessä tutkituilta verrokkialueilta

EDINBURGH

Naapurikunnat vastustivat hanketta väittäen, ettei Edinburghin taloutta yllä pitäviä ihmisiä tule hinnoitella ulos kaupungista. Naapurikunnat jopa kampanjoivat hanketta vastaan. Kaupungin keskustassa liike-elämä epäili asiakkaiden siirtyvän vyöhykkeen ulkopuolelle. Lontoota pidettiin ison kokonsa vuoksi huonona vertailukohdaksi. Hankkeella oli kannatusta keskustan asukkaiden keskuudessa, hotelli- ja ravintola-alalla sekä eräissä kansalais- ja poliittisissa ryhmissä. Vuonna 2005 järjestettiin postitse noin 300 000 asukkaan kansanäänestys. Vastausprosentti oli 62. Vastaajista 74 prosenttia vastusti hanketta. (Lautso et al. 2008)

GÖTEBORG

Göteborgin asukkaista vain 30 % puolsi maksujen käyttöönottoa vuonna 2011. Maksun puoltajien osuus laski 27 prosenttiin ennen maksujen käyttöönottoa. Maksujen hyväksyttävyyden kasvoi käyttöönoton jälkeen, mutta suuntaa antavassa kansanäänestyksessä vuonna 2014 noin 55 % äänestäjistä halusi lopettaa maksut. Vuonna 2014 kansanäänestyksen jälkeen 51 % vastaajista kertoi hyväksyvänsä tiemaksut. Vuoden 2015 hintojen korotuksen jälkeen maksujen hyväksyntä on ollut laskussa. Maksujen hyväksyttävyyden on ollut vähäisempää kuin Tukholmassa, mikä saattaa johtua Göteborgin suuremmasta autoriippuvaisuudesta ja siitä, että joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on Göteborgissa (25 %) matalampi kuin Tukholmassa (75 %). (Börjesson 2018.) (Haapamäki et al. 2020)

Helsingin seudun MAL-barometrin mukaan seudun tavoitteet päästöjen vähentämiseksi ovat kannatettavia, mutta tiemaksu ei.

MAL-barometrin kyselyt tehdään Helsingin seudulla määräjain yli 15-vuotiaille asukkaille ja luottamushenkilöille. Se on suunnattu mielipidekysely maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen tavoitteista ja keinoista. Viimeisimmät kyselyt on tehty vuosina 2013, 2017 ja 2018. Niiden perusteella tavoitteiden hyväksyttävyydestä voidaan sanoa seuraavien väittämien perusteella seuraavaa:

Yli puolet vastaajista kannattaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä, henkilö-autoliikenteen kasvun hillintää ja ponnostusta joukkoliikenteeseen. Henkilöliikenteen sujuvuuden pa-

rantamista kannattaa yli puolet KUUMA-kuntien vastaajista. Sen sijaan tiemaksuja/ruuhkamaksuja ei kannateta.

Alueellisten vaikutusten arviointi

Sijainnilla ja liikenteellisellä saavutettavuudella on tutkimusten mukaan erittäin suuri vaikutus sekä asuinalueiden että työpaikka-alueiden vetovoimaan. Saavutettavuuden muutos suuntaan tai toiseen vaikuttaa asuinalueen asuntokysyntään ja alueen houkuttelevuuteen kotitalouksien sijoittumisalueena sekä asuntotuotantokohteena. Jos koti- tai asuinalueelähtöisen liikkumisen sujuvuus paranee rahassa mitattuna enemmän kuin liikkumiskustannukset lisääntyvät liikenteen maksujen vaikutuksesta (matkavastuksen muutos positiivinen), niin alueen vetovoima vahvistuu ja päinvas-
taisessa tapauksessa heikkenee.

Vastaavasti työpaikka-alueen saavutettavuuden muutos vaikuttaa yritysten mahdollisuuksiin saada työntekijöitä, suorittaa kuljetuksia, hoitaa asiakasyhteyksiä ja tehdä työasiamatkoja. Kaupan yrityksillä sijaintialueen saavutettavuuden muutos vaikuttaa yrityksen potentiaaliseen markkina-alueeseen. Yritysten halukkuus ja valmius sijoittua alueelle nousee, jos saavutettavuus paranee ja laskee, jos saavutettavuus heikkenee.

Seudullisilla asunto- ja toimitilamarkkinoilla saavutettavuuden muutokset pääomittuvat kiinteistöjen arvoihin. Jos asuin- tai työpaikka-alueen saavutettavuus muuttuu, alueelle suuntautuva kysyntä muuttuu ja sen seurauksena asuin- ja toimitilakiinteistöjen arvot nousevat tai laskevat.

Maksujärjestelmän vaikutusta eri alueiden vetovoimaan arvioitiin HSL:n liikenteen hinnoitteluselvityksen teknis-taloudellisessa raportissa (HSL 2016) liikennemalleilla tuotetuilla aineistoilla:

Vaikutus asuinalueille

Tulosten mukaan vuoden 2025 tilanteessa maksuvaihtoehdossa kaikkien asuinalueelähtöisten matkojen saavutettavuusindikaattorin mediaani olisi 12,5 snt/matka alempi kuin vertailu-vaihtoehdossa eli kokonaissaavutettavuus heikkenisi keskimäärin. Sen sijaan Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla maksuvaihtoehdon saavutettavuus olisi parempi (8 snt/matka) kuin vertailuvaihtoehdossa, sillä automatkojen sujuvuus paranisi maksujen lisäkustannusta enemmän. Saavutettavuus joukkoliikenteellä ei poikkeaisi oleellisesti vaihtoehtojen välillä.

Asuinalueet jaettiin kolmeen luokkaan vetovoiman eron suhteen käyttäen indikaattorina keskustasaavutettavuuden eroa vaihtoehtojen välillä suhteessa erojen mediaaniin. Tulosten mukaan Helsingin seudun väestöstä 60 % asuu (v. 2025) alueilla, joilla maksujen vaikutus olisi neutraali eli vaihtoehtojen välinen ero olisi pieni. Alueilla, joiden keskustasaavutettavuuteen maksut vaikuttaisivat heikentävästi vertailuvaihtoehtoon verrattuna, asuu viidennes asukkaista, ja samansuuruinen osuus asuu paranevaksi arvioidun keskustasaavutettavuuden alueilla. KUUMA-kuntien ratavyöhykkeellä yli puolet asukkaista asuu neutraaleilla alueilla, kolmannes heikkenevillä alueilla ja alle viidennes paranevilla alueilla. Bussivyöhykkeellä suurin osa asukkaista asuu keskustasaavutettavuuden suhteen heikkenevillä alueilla.

Kokonaisuutena edellä kuvatun mallin mukainen maksujärjestelmä olisi epäedullinen KUUMA-kuntien pääkaupunkiseudulla työsäkäyville, erityisesti bussi-KUUMA-kunnissa. KUUMA-kuntien työllisistä lähes puolella on työpaikka pääkaupunkiseudulla, ja yleisin kulkumuoto on henkilöauto. Vaikka työelämä ja liikkuminen tulevat muuttumaan, on todennäköistä, että myös pitkällä ajalla KUUMA-kunnista pääkaupunkiseudulle tullaan yleisesti töihin autolla.

Vaikutus työpaikka-alueille

Maksujärjestelmän negatiiviset vaikutukset kohdistuvat laajalle alueelle Kehä I:n ja Kehä III:n vyöhykkeille ja niiden välialueille. Erityisesti Kehä III-vyöhykkeellä sijaitsee paljon teollisuuden, logistiikan ja tilaa vievän kaupan työpaikkoja. Tämän vyöhykkeen työmatka- ja työasialiikenne on suurelta osin poikittaissuuntaista, jossa maksujen vaikutus saavutettavuuteen on selvästi negatiivinen. Positiiviset vaikutukset painottuvat ydinkeskustaan ja muualle kantakaupunkiin.

Ratavyöhyke-KUUMA:n alueella työpaikat jakautuvat puoliksi neutraalien ja paranevan vetovoiman alueiden välille. Bussi-KUUMA:n työpaikat sijaitsevat lähes kokonaan neutraaleilla alueilla. KUUMA-seudun työpaikkoihin tullaan pääasiassa samasta kunnasta sekä lähimmistä KUUMA-kunnista, joten suuri osa näistä matkoista tapahtuu maksuvyöhykkeen ulkopuolella. Maksuvaihtoehto Ve3, jossa maksujen taso on puolet vaihtoehdosta Ve1, lieventää maksujennegatiivista vaikutusta erityisesti Kehä I-III-vyöhykkeellä, mutta myös muilla alueilla.

Tulosten mukaan maksujen vaikutus KUUMA-kuntien työpaikka-alueisiin olisi parempi kuin vaikutus asuinalueisiin. Kuitenkin Vantaa Kehä III -vyöhykkeen saavutettavuuden heikkenemisellä on vaikutusta myös KUUMA-kuntiin, koska niistä käydään yleisesti töissä Kehä III -vyöhykkeellä.

Vaikutus kaupan ja palveluiden keskittymiin

Mallilaskelmien mukaan maksujärjestelmän vaikutukset kauppa- ja palvelualueiden vetovoimaan ovat kaksijakoisia.

Hinnoittelu vahvistaa ydinkeskustan vetovoimaa, mutta muualla kantakaupungissa ei ole merkittävää vaikutusta. Vaikutus on positiivinen KUUMA-kuntien palvelukeskittymien ja paikallisten palveluiden vetovoimalle. Maksujärjestelmän vuoksi alueen kotitaloudet siirtävät palvelumatkoja oman KUUMA-alueen keskuksiin pääkaupunkiseudun keskusten kustannuksella. Sen sijaan laajalla Kehä I-III -vyöhykkeellä sijaitsevien kaupan ja palveluiden keskittymien vetovoima heikkenee.

Taulukko 1. Maksujen kohdistuminen Helsingin seudun alueille aamuruuhkan aikana v. 2025 tilanteessa (Maksutietojen lähde: HSL 2016)

Alue (matkan lähtöpaikka)	Osuus (%)	Maksut/asukas
Bussi-KUUMA	11,3	116
Ratavyöhyke-KUUMA	8,7	68
Vantaa	20,0	136
Espoo ja Kauniainen	25,4	127
Helsinki	34,7	80
Helsingin seutu yhteensä	100,0	100

Vuonna 2009 tehdyn yritys­kyselyn mukaan suurin osa kyselyyn vastanneista Helsingin seudun yrityksistä arvioi niiden toiminnan kärsivän liikenteen ruuhkautumisesta ainakin jonkin verran. Puh­ten ruuhkista kärsivät Espoossa ja Vantaalla toimivat yritykset. Kuitenkaan enemmistö yrityksistä ei kannattanut liikenteen mak­suja ruuhkautumisen vähentämiskeinona.

Saavutettavuuden vaikutus työllisyyteen

Tutkimuskirjallisuuden (mm. Metsäranta ym. 2019) mukaan saavutettavuuden muutoksilla voi olla vaikutuksia työmarkkinoiden toimintaan ja työllisyyteen lähinnä seuraavien vaikutuskanavien kautta:

1. Työn tarjonta: saavutettavuuden muutos voi vaikuttaa työn-
teen määrään, tuottavuuteen, työnhakuun ja työmarkkinoil-
le osallistumiseen.
2. Työn kysyntä: saavutettavuuden muutos voi vaikuttaa yri-
tysten sijoittumiseen ja siten työpaikkojen määrään.
3. Kohtaanto: yritysten keskinäinen sekä ja yritysten ja työ-
voiman läheisyys muuttuvat saavutettavuuden muuttuessa,
mikä voi vaikuttaa yritysten toimintaan ja työpaikkoihin.

Maksujärjestelmä voi vaikuttaa heikentävästi työvoiman tarjontaan pienituloisissa työtehtävissä, joissa omalla autolla tehtäville työ-
matkoille ei ole realistista vaihtoehtoa.

Tunnistettut tietopuutteet

Seuraaviin kysymyksiin ei ole vastauksia, koska tarvittavia tutki-
muksia ei ole Helsingin seudulla tehty:

- Onko ruuhkamaksuilla vaikutuksia eri työntekijäryhmien
(nuoret, ikääntyneet, työttömät, erityisryhmät) asemaan
työmarkkinoilla?
- Onko ruuhkamaksuilla vaikutuksia eri alueiden välisiin työ-
lisyyseroihin?
- Onko ruuhkamaksuilla vaikutuksia peruspalveluiden (koulu-
tus-, kulttuuri-, sosiaali- ja terveys, kuljetuspalvelut) ja mui-
den palveluiden saatavuuteen eri alueilla?

Lopputulokset eri ryhmien kannalta

Ruuhkamaksujen vaikutusten eroja asukasryhmien (sosioekono-
misten tai demografisten) välillä ei ole systemaattisesti arvioitu
Helsingin seudulta tehdyissä selvityksissä (erityisesti HSL 2016).
Kuitenkin alueiden välisistä eroista voidaan tehdä jonkin verran
päätelmiä myös eri tuloluokkiin kohdistuvista vaikutuksista. Lisäksi

kansainvälisestä tutkimuksesta, erityisesti koskien paljon tutkittujen Tukholman ja Göteborgin ruuhkamaksujärjestelmiä (mm. Börjesson 2018; Kristoffersson ym. 2017), voidaan hyödyntää Helsingin seudun vaihtoehtojen arvioinnissa. Kansainvälisen ja Helsingin seudulta (mm. Kiiskilä ym. 2011) tehtyjen tutkimusten perusteella voidaan vetää seuraavia yleistäviä johtopäätöksiä.

Ruuhkamaksujärjestelmän hyötyjä ja häviäjä

Autottomat tai vähän autoa käyttävät asukkaat hyötyvät ruuhkamaksusta, jos järjestelmä johtaa joukkoliikenteen palvelutason paranemiseen ja/tai hintojen alentamiseen. On myös mahdollista, että maksujärjestelmä johtaa joukkoliikenteen ruuhkautumiseen, jolloin joukkoliikenteen palvelutaso tietyillä reiteillä ja tiettyinä aikoina voi heiketä. Henkilöautolla työssä käyvät hyvätuloiset asukkaat hyötyvät ruuhkamaksusta, vaikka työmatkat suuntautuisivat maksuvyöhykkeille. Heidän kannaltaan ruuhkien vähenemisen ja sujuvamman liikenteen aikaansaama hyöty on suurempi kuin ruuhkamaksujen kustannus, erityisesti, jos sille on määritelty päiväkohtainen maksukatto. Ajan arvostus nousee tutkimusten mukaan tulotason kohotessa. Lisäksi hyvässä työmarkkina-asemassa olevilla työssäkäyvillä on usein käytettävissään työsuhdeauto, jonka ruuhkamaksut työnantaja maksaa (näin järjestelmä toimii Tukholmassa ja Göteborgissa, mikä on lisännyt työsuhdeautojen suosiota).

Tähän ryhmään kuuluu todennäköisesti suuri osa KUUMA-kunnissa asuvista, pääkaupunkiseudulla työssä käyvistä erityisasiantuntijan tai asiantuntijan tehtävissä toimivista työllisistä. Myös mm. taksit ja muut ammattiautoilijat voivat hyötyä ruuhkamaksusta sujuvamman liikenteen ja vähenevien ruuhkien ansiosta. Kansainvälisissä verokkikaupungeissa on todettu, että ammattiliikenteessä (henkilö- ja tavarankuljetus) ruuhkamaksu siirretään asiakkaan maksettavaksi, jolloin lisäkustannus tulee palvelun käyttäjälle eikä tuottajalle.

Sen sijaan pienituloiset työntekijät, joilla henkilöauto on ainoa mahdollisuus työmatkaliikkumiseen, ovat järjestelmän häviäjiä. Heille ruuhkamaksut voivat olla merkittävä lisäkustannus suhteessa tulotasoon ja ajan arvostukseen. Tähän ryhmään kuuluvat mm. pääkaupunkiseudun kehäväylien varsilla sijaitsevilla teollisuus- ja logistiikka-alueilla työssä käyvät. Monille näistä alueista ei ole toimivaa joukkoliikenneyhteyttä tai yhteys perustuu hankalaan ja pitkäkestoiseen matkaketjuun.

Häviäjiä ovat myös mm. pienikatteisia kotipalvelu-, siivous-, kiinteistö-, korjaus- ja huoltopalveluita myyvät yritykset, joiden palvelu perustuu asiakkaalta toiselle ajamiseen päiväsaikaan ajoneuvolla, joka on järjestelmässä maksuvelvollinen. Sujuvampi liikenne hyödyttää niitä, mutta hyöty ei kata välttämättä lisäkustannusta. Voimakkaasti kilpaillulla alalla lisäkustannusta ei voida välttämättä siirtää täysimääräisesti asiakkaan maksettavaksi. Näihin ryhmiin kuuluu KUUMA-kuntien työllisiä asukkaita, jotka pendelöivät pääkaupunkiseudulle ja työskentelevät teollisuuden tuotantotehtävissä, rakennustöissä tai muissa palveluissa kuin asiantuntijoina.

Hyötyminen ja häviäminen ei perustu kuitenkaan pelkästään liikkumiseen. Kuten edellä on todettu, ruuhkamaksujärjestelmän aiheuttamat saavutettavuuden muutokset lisäävät joidenkin asuinalueiden ja työpaikka-alueiden vetovoimaa ja heikentävät joidenkin toisten alueiden vetovoimaa. Seudullisilla asunto- ja toimitilamarkkinoilla saavutettavuuden muutokset pääomittuvat kiinteistöjen arvoihin (mm. Laakso 2015; Lönnqvist 2015). Vetovoimaa kasvattavilla alueilla kiinteistöjen arvot nousevat ja heikentyvillä alueilla arvot laskevat suhteessa siihen, että saavutettavuus ei muuttuisi. Näin ollen nousevan vetovoiman alueiden kiinteistönomistajat ovat muutoksen voittajia ja heikentyvän vetovoiman alueiden kiinteistönomistajat häviäjiä.

Edellä esitetyt tutkimuksiin perustuvat poiminnat ruuhkamaksujärjestelmästä hyötyvistä ja häviävistä asukasryhmistä osoittavat, että järjestelmä ei ole neutraali eri väestöryhmien suhteen.

Yhteenveto: Ruuhkamaksusta hyötyvät hyvätuloiset henkilöautolla liikkuvat, taksit ja muut ammattiautoilijat, joilla ruuhkien vähenemisen ja sujuvamman liikenteen aikaansaama hyöty on suurempi kuin ruuhkamaksujen kustannus sekä nousevan vetovoiman alueiden kiinteistönomistajat. Ruuhkamaksusta kärsivät pienituloiset työntekijät, joilla henkilöauto on ainoa mahdollisuus työmatkaliikkumiseen ja pienikatteisia kotipalvelu-, siivous-, kiinteistö-, korjaus- ja huoltopalveluita myyvät yritykset sekä heikentyvän vetovoiman alueiden kiinteistönomistajat.

Keneltä rahat kerätään?

MAL 2019 -suunnitelmassa on arvioitu, että ruuhkamaksun tulisi maksamaan noin 20 % aamuruuhkassa matkustavista. Tämä vastannee noin 40 % henkilöautolla ruuhka-aikaan matkustavista. Tästä joukosta Bussi-KUUMA-kuntien työmatkalaiset olisivat yliedustettuina suhteessa kuntien asukkaiden määrään. Sen sijaan Ratavyöhyke-KUUMA-kuntien työmatkalaisten maksu-

osuus/asukas olisi seudun keskiarvoa alempi. Ruuhka-aikojen ulkopuolella maksajien joukko olisi todennäköisesti laajapohjaisempi.

On perusteltua kysyä, onko oikeudenmukaista kerätä näin suuri tuotto kokonaisuudessaan vain osalta väylien käyttäjistä, joista läheskään kaikilla ei ole vaihtoehtoa matkustusajalle, -reitille tai kulkuuodolle. Tämä koskee erityisesti niitä KUUMA-kunnissa asuvia pääkaupunkiseudulla työssäkäyviä, jotka eivät asu raideliikenteen asemien tai hyvien bussiyhteyksien vaikutusalueella. Tuotto tavoite on selvästi korkeampi kuin mikä tarvitaan ruuhkautumisen hallintaan. Kuitenkin tuotto on tarkoitus käyttää yhteiskunnan kaikkien jäsenten liikkumisedellytysten parantamiseen.

Alueellinen tasapuolisuus

Alueellinen tasa-arvo voi heikentyä, jos eri alueiden maksutasot vaihtelevat. Vaikutus riippuu siitä, millainen maksujärjestelmä otetaan käyttöön. Alueilla, joilla on hyvät lähipalvelut, vaikutukset ovat pienemmät kuin alueilla, joilla palvelut ovat automatkan päässä. Sukulaiset ja ystävät saattavat kyläillä vähemmän ruuhkamaksualueilla karttaakseen maksuja. Myös ruuhkamaksualueella asuvien liikunta- ja toimintarajoitteisten luona vierailevat avustajat ja vierailijat saattavat muuttaa vierailujensa ajankohtia. (mt.)

Alueellinen epätasa-arvo kohdistuu usein sinne missä olosuhteet ovat jo valmiiksi heikommat (esim. syrjäinen sijainti, huonot joukkoliikenneyhteydet ja paljon matalan tulotason kotitalouksia). Vaikutuksiin voidaan kuitenkin vaikuttaa ruuhka-maksutuottojen käytöllä. Ruuhkamaksualueella asuvien luona vieraillaan hieman aiempaa vähemmän. Vaikutukset kohdistuvat erityisesti liikunta- ja toimintarajoitteisiin sekä niihin iäkkäisiin, joiden liikkuminen on hankalaa.

+++

KUUMA-kuntien kannalta on olennaista tietää, millaista tieliikenteeseen kohdistuvaa vero- ja maksurakennetta ollaan valtakunnallisesti toteuttamassa. Helsingin seudulle mahdollisesti suunniteltavan ruuhkamaksujärjestelmän vaikutuksia on arvioitava osana valtakunnallista kokonaisuutta. KUUMA-kuntien asukkaisiin ja toimijoihin ei saa kohdistua muuta maata suurempia autoiluun kohdistuvia kustannuksia.

Sitowisen laatiman tiemaksuselvityksen pohjalta KUUMA-seutu valmistelee edunvalvontasuunnitelman, jossa hyödynnetään raportissa esille nousseita, seudun kannalta keskeisiä havaintoja.

Komission toimeksiannon perusteella yhteistyöjohtaja Antti Kuusela on lisäksi tilannut Sitowise Oy:ltä selvityksen verrokkialueiden ruuhkamaksujärjestelmien perustamiskustannuksista ja niiden takaisinmaksuajasta. Tätä koskeva raportti valmistuu joulukuun puoliväliin mennessä.

Eesitys: KUUMA-johtokunta merkitsee tiemaksuselvityksen loppuraportin tiedoksi ja keskustelelee seudun kannalta keskeisistä havainnoista

Päätös:

35 § WIMMA (WE MASTER THE IOT) -HANKKEEN ESITTELY

KUUMA-KIKY 13.12.2018 / 5
KUUMA-KIKY 19.6.2019 / 6
KUUMA-KIKY 20.9.2019 / 3
KUUMA-komissio 17.10.2019 / §4
KUUMA-johtokunta 28.11.2019 / §31

KUUMA-komissio 5.11.2020 §5

Koronasta riippumatta WIMMA-hanke on edennyt hankesuunnitelman mukaisesti. Hankkeeseen osallistuvat yritykset edustavat kattavasti KUUMA-seutua.

Projektipäällikkö Mikko Koskela ja toimitusjohtaja Juha Leinonen, TechVilla Oy, antaa tilannekatsauksen WIMMA-hanke etenemisestä.

Liite 5
WIMMA-hanke / Mikko Koskela ja Juha Leinonen

Esitys:
KUUMA-komissio merkitsee tilannekatsauksen tiedoksi ja päättää sen esittelemisestä myös KUUMA-johtokunnalle 26.11.2020.

Päätös:
KUUMA-komissio merkitsi tilannekatsauksen tiedoksi ja päätti viedä sen myös tiedoksi KUUMA-johtokunnalle 26.11.2020.

KUUMA-johtokunta 26.11.2020 §35

Projektipäällikkö Mikko Koskela ja toimitusjohtaja Juha Leinonen, TechVilla Oy, antavat tilannekatsauksen WIMMA-hankkeesta.

Esitys: KUUMA-johtokunta merkitsee tilannekatsauksen tiedoksi.

Päätös:

36 §

KUUMA-SEUDUN EDUNVALVONTATAPAAMISET

KUUMA-komissio 12.9.2019 / §7
KUUMA-johtokunta 26.9.2019 / §25
KUUMA-komissio 17.10.2019 / §6
KUUMA-komissio 14.11.2019 / §6
KUUMA-johtokunta 28.11.2019 / §32
KUUMA-komissio 27.2.2020 / §9n kokouksen muistion.
KUUMA-johtokunta 12.3.2020 / §6
KUUMA-komissio 7.5.2020 / §9
KUUMA-johtokunta 10.6.2020 / §18
KUUMA-komissio 10.9.2020 / §8
KUUMA-johtokunta 24.9.2020 / §26

KUUMA-komissio 22.10.2020 §4

KUUMA-komission pienryhmä kokoontui 7.10.2020 ja kävi läpi ajankohtaiset edunvalvontaa vaativat kysymykset. Yhteistyöjohtaja Antti Kuusela selostaa käytyä keskustelua ja pienryhmän esityksiä edunvalvonnan toimenpiteiksi syksyllä 2020.

Liite 4a
MRL-uudistus 28.9.2020
Liite 4b
Edunvalvonnan toimenpiteiden suunnittelu

Esitys:
KUUMA-komissio päättää edunvalvontatoimenpiteistä ja niiden aikataulusta.

Päätös:
KUUMA-komissio vahvisti pienryhmän esityksen. Komissio päätti, että yhteistyöjohtaja Antti Kuusela käynnistää valmistelut ministeri Mika Lintilän (TEM) ja ministeri Timo Harakan (LVM) tapaamisten järjestämiseksi loppusyksyn aikana. Lisäksi komissio päätti, että Antti Kuusela selvittää ministeri Sirpa Paateron tapaamiselle sopivinta ajankohtaa ja toteutustapaa (mahdollinen yhdistäminen KUUMA-johtokunnan kokoukseen).

Maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksen (MRL) osalta Antti Kuusela aloittaa valmistelun ympäristöministeri Krista Mikkosen tapaamisen osalta ja ajankohdaksi päätettiin vuoden 2021 alku.

Ruuhkamaksulainsäädännön valmistelu käynnistyy vuoden 2021 alussa ja sen osalta Antti Kuusela on yhteydessä valmistelijaan.

Tähän liittyen aloitetaan myös ministeri Matti Vanhasen tapaamisen valmistelu.

Lisäksi komissio päätti, että seudun kansanedustajat kutsutaan sopivana ajankohtana yhteistapaamiseen KUUMA-johtokunnan kanssa, mahdollisesti samaan tilaisuuteen johon osallistuu myös kuntaministeri Paatero.

Uudenmaan selviytymissuunnitelmaan liittyen komissio päätti, että yhteistyöjohtaja Antti Kuusela esittää Uudenmaan liitolle (ja sieltä edelleen TEM:iin) KUUMA-seudun prioriteetteina sekä poikittaisen liikenteen hankkeiden (Järvenpää-Nurmijärvi-yhteys, Kehä IV, valtatie 25/Kehä V, Kerava-Nikkilä-radon henkilöliikenne) suunnittelun edistämistä että Kehä V Uudenmaan poikittaisliikenteen pääväyläksi-ehdotusta. Niin kutsuttuihin nopeisiin toimenpiteisiin sisältyviä KUUMA-seudun hankeideoita edistetään omissa prosesseissaan.

KUUMA-komissio 5.11.2020 §6

Yhteistyöjohtaja Antti Kuusela antaa tilannekatsauksen.

Liite 6
Edunvalvonnan toimenpiteiden suunnittelu / A Kuusela

Esitys:
KUUMA-komissio merkitsi Antti Kuuselan tilannetiedotuksen tiedoksi.

Päätös:
KUUMA-komissio merkitsi tilannekatsauksen tiedoksi ja päätti viedä sen myös KUUMA-johtokunnalle tiedoksi.

KUUMA-johtokunta 26.11.2020 §36

KUUMA-komission puheenjohtaja Harri Lipasti antaa tilannekatsauksen.

Esitys: KUUMA-johtokunta merkitsee tilannekatsauksen tiedoksi.

Päätös:

37 §

MAL2023 - SUUNNITTELU

KUUMA-komissio 5.11.2020 §7

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa vuosille 2020 - 2031 on sovittu, että kunnat ja HSL yhdessä valtion viranomaisten kanssa päivittävät yhteistyössä MAL - suunnitelman sopimuskautta 2024 - 2035 varten. Osapuolet sitoutuvat varaamaan suunnitelman laatimiseen tarvittavat henkilö- ja muut resurssit.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu lakiin pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukko-liikennettä koskevasta yhteistoiminnasta ja lakiin alueiden kehittämisestä. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on myös viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki 200/2005) mukaista arviointia edellyttävä suunnitelma.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen seudulliset näkökulmat yhdistävän MAL 2023 -suunnittelun puiteohjelman valmistelu on aloitettu keväällä 2020. Puiteohjelmassa tullaan esittämään suunnittelu-prosessin eteneminen ja kytkennät muihin valtakunnallisiin, maakunnallisiin tai seudullisiin prosesseihin. Lisäksi siinä kuvataan tarvittavia syvennettäviä teemoja tai ilmiöitä sekä MAL-suunnittelun rajauksia ja määrittelyjä. Puiteohjelmassa on myös tarkoitus linjata tulevan suunnittelun tavoitevuodet, resursointi ja organisointi.

MAL 2023 -puiteohjelman luonnos ja MAL-suunnittelun talousarvio viimeistellään päätöksentekoa varten HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokouksessa 18.11.2020. Tämän jälkeen puiteohjelma ja talousarvio siirretään Helsingin seudun kuntajohtajakokouksen käsiteltäväksi 1.12.2020 ja edelleen Helsingin seudun yhteistyökokoukseen (HSYK) 15.12.2020. HSL:n hallitus käsittelee puiteohjelman 15.12.2020, minkä jälkeen asia siirtyy KUUMA-komission ja -johtokunnan käsiteltäväksi alkuvuonna 2021.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos on tarkoitus tuoda nähtäville vuoden 2022 syksyllä ja viedä lausuntokierroksen sekä viimeistelyn jälkeen hyväksymiskäsittelyyn kevään 2023 aikana. Maankäytön, asumisen ja liikenteen viranhaltijoista ja asiantuntijoista koostuvat HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta vastaavat

MAL 2023 -valmistelun ohjauksesta. HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteisesti nimeämä MAL-projektiryhmä vastaa suunnittelun käytännön koordinoinnista.

HSL:n toimittaman alustavan laskelman mukaan MAL 2023 -suunnittelun liikenteen osion valmistelun kustannukset ovat noin 3,34 miljoonaa euroa. Asiantuntijakustannusten osuus on 1,74 miljoonaa euroa ja henkilöstö- ja yleiskustannusten osuus 1,6 miljoonaa euroa.

Valtio osallistuu asiantuntijakustannuksiin 50 % osuudella ja kuntien osuus on vastaavasti 50 %. Valtio ei kuitenkaan osallistu henkilöstö- ja yleiskustannuksiin, vaan nämä kohdistetaan kunnille asukaslukujen suhteessa.

HSL-kuntayhtymään kuulumattomien KUUMA-kuntien yhteenlaskettu maksuosuus on noin 306 000 euroa.

KUUMA-kuntien maksuosuus jaetaan Hyvinkään, Järvenpään, Mäntsälän, Nurmijärven, Pornaisten ja Vihdin kesken asukaslukujen suhteessa. HSL-kuntayhtymään kuuluvien KUUMA-kuntien rahoitusosuus tulee HSL:n kautta.

MAL 2023 -suunnitelman liikenneosion valmisteluun ja kustannuksiin osallistumisesta solmitaan HSL:n, KUUMA-seutu liikelaitoksen ja HSL-kuntayhtymään kuulumattomien KUUMA-kuntien välille yhteinen sopimus. KUUMA-seutu liikelaitos osallistuu sopimuksen myötä MAL 2023 -valmistelutyöhön koordinoivassa roolissa, mutta ei osallistu kustannuksiin. Solmittavan sopimuksen pohjalta HSL tulee laskuttamaan HSL-kuntayhtymään kuulumattomia KUUMA-kuntia suoraan asukaslukujen suhteessa, joten kuntien kustannusosuudet eivät ohjaudu KUUMA-seutu liikelaitoksen ja KUUMA-kuntaosuuksien kautta.

KUUMA-seudun ja HSL:n välinen MAL 2023 -rahoituspalaveri pidetään marraskuussa 2020.

MAL 2023 -suunnitelman maankäytön ja asumisen osioiden valmistelun alustavien kokonaiskustannusten on arvioitu olevan suunnittelukaudella 2021 - 2023 yhteensä 310 000 euroa koko Helsingin seudulla.

KUUMA-seutu osallistuu maankäytön ja asumisen osion asiantuntijaselvitysten kuluihin ja yleiskustannuksiin kuntien asukaslukujen suhteessa. Henkilöstökustannuksia KUUMA-seudulta ei peritä.

KUUMA-seudun kymmenen kunnan yhteenlaskettu osuus maankäytön ja asumisen osioiden kustannuksista on noin 40 800 euroa koko suunnittelukauden 2021 - 2023 osalta. KUUMA-seutu tekee maankäytön ja asumisen osioiden valmistelussa tiivistä yhteistyötä Uudenmaan liiton kanssa.

Maankäytön ja asumisen osioiden kustannukset peritään KUUMA-seudulta keskitetysti. KUUMA-seudun yhteenlaskettu kustannusosuus laskutetaan KUUMA-seutu liikelaitokselta ja vastaavasti kustannusosuudet kohdistetaan kaikille kymmenelle KUUMA-kunnalle asukaslukujen suhteessa KUUMA-kuntaosuuksissa.

KUUMA-liikennesuunnittelija Henrik Helenius esittelee kokouksessa asian keskeisimmän sisällön.

Liite 7
MAL 2023 -suunnittelun alustava kustannusarvio

Esitys:
KUUMA-komissio päättää merkitä selostuksen tiedoksi ja viedä sen myös KUUMA-johtokunnalle tiedoksi.

Päätös:
KUUMA-komissio päätti esityksen mukaisesti.

KUUMA-johtokunta 26.11.2020 §37

KUUMA-liikennesuunnittelija Henrik Helenius esittelee kokouksessa asian keskeisimmän sisällön.

Liite 37 MAL 2023 -suunnittelun käynnistyminen / Henrik Helenius

Esitys: KUUMA-johtokunta merkitsee selostuksen tiedoksi.

Päätös:

38 §

KUUMA-SEUDUN ASUNTOMESSUPROJEKTIN
LOPPURAPORTTI

Yhteisyyhteistyöjohtaja Antti Kuusela esittelee loppuraportin.

Liite 8
KUUMA-seutu Tuusulan asuntomessuilla 2020-projektin
yhteenvedo 5.11.2020

Esitys:
KUUMA-komissio merkitsee esittelyn tiedoksi.
Päätös:

KUUMA-komissio päätti esityksen mukaisesti ja päätti lisäksi että
loppuraportti esitellään myös KUUMA-johtokunnalle.

KUUMA-johtokunta 26.11.2020 §38

Yhteisyyhteistyöjohtaja Antti Kuusela esittelee loppuraportin.

Liite 38 Loppuraportti - KUUMA-seutu Asuntomessut 2020 / Antti Kuusela

Esitys: KUUMA-johtokunta merkitsee loppuraportin tiedoksi.

Päätös:

39 §

MUUT ASIAT

KUUMA-johtokunta käsittelee muut asiat.

Liite 39

Metropolipolitiikan yhteistyöryhmän asettaminen

- Metropolipolitiikan yhteistyöryhmän asettaminen 5.11.2020.
- Yhteistyöjohtaja Antti Kuuselan nimeäminen metropoli politiikan yhteistyöryhmän sihteeristöön.

Esitys: KUUMA-johtokunta merkitsee muut asiat tiedoksi.

Päätös:

40 §

SEURAAVAT KOKOUKSET

Esitys: KUUMA-johtokunta vahvistaa vuoden 2021 kokousaikataulun.

Päätös:

V. 2021 KOKOUSAIKATAULU	HYVINKÄÄ - Teams
KUUMA-komissio / kevät	KUUMA-johtokunta / kevät
to 18.2.2021 klo 9.00-12.00 Hyvinkää Teams (tilinpäätös)	to 11.3.2021 klo 18.00- Hyvinkää - Teams (tilinpäätös)
to 8.4.2021 klo 9.00-12.00 Järvenpää Teams	to 29.4.2021 klo 18.00 -Hkää-Teams (vanha johtokunta) vaalit 18.4.2020
to 20.5.2021, klo 9.00-12.00 Teams! Mlä	to 3.6.2021 klo 18.00 -Hkää-Teams uusi KUUMA-johtokunta järjestäytyy
syksy	syksy
to 9.9.2021 klo 9.00-12.00 Teams	to 23.9.2021, klo 18.00- Teams
to 4.11.2021 klo 9.00-12.00 Teams	to 18.11.2021, klo 18.00- Teams
to 9.12.2021 klo 9.00-12.00 Teams	

V. 2020 KOKOUSAIKATAULU	TUUSULA
syksy - KUUMA-KOMISSIO	syksy - KUUMA-JOHTOKUNTA
to 10.9.2020 klo 9.00-12.00 Teams	to 24.9.2020, klo 18.00- Teams
to 22.10.2020 klo 9.00-12.00 Teams	
to 5.11.2020 klo 9.00-12.00 Teams	to 26.11.2019, klo 18.00- Teams
to 10.12.2020 klo 9.00-12.00 Teams	

KUUMA-komissio kokoukset - kiertävä järjestys –
Puheenjohtaja vuosi

VUOSI	KUNTA / KAUPUNKI
v. 2016	Sipoo
v. 2017	Järvenpää
v. 2018	Vihti
v. 2019	Nurmijärvi
v. 2020	Tuusula
v. 2021	Hyvinkää
v. 2022	Kerava
v. 2023	Kirkkonummi
v. 2024	Mäntsälä ja Pornainen