

KOKOUSTIEDOT Aika	Torstai 26.11.2020 klo 18.00-20.36
Paikka	Teams-kokous

## KÄSITELTÄVÄT ASIAT

ASIA NO		PÖYTÄKIRJAN SIVU
33 §	PÄÄTÖSVALTAISUUDEN JA LAILLISUUDEN TOTEAMINEN	2
34 §	PÖYTÄKIRJAN TARKASTAJIEN NIMEÄMINEN	3
35 §	KUUMA-SEUTU LIIKELAITOKSEN TOIMINTASUUNNITELMA JA TALOUSARVIO 2021	4
36 §	KUUMA-SEUDUN TIEMAKSUSELVITYS	5
37 §	WIMMA (WE MASTER THE IOT) -HANKKEEN ESITTELY	19
38 §	KUUMA-SEUDUN EDUNVALVONTATAPAAMISET	20
39 §	MAL2023 - SUUNNITTELU	22
40 §	KUUMA-SEUDUN ASUNTOMESSUPROJEKTIN LOPPURAPORTTI	25
41 §	MUUT ASIAT	26
42 §	SEURAAVAT KOKOUKSET	27

<p>KOKOUSTIEDOT Aika</p>	<p>Torstai 26.11.2020 klo 18.00-20.36</p>	
<p>Paikka</p>	<p>Teams-kokous</p>	
<p><b>OSALLISTUJAT</b> <b>Päätöksentekijät</b></p>	<p><b>Hyvinkää</b> Irma Pahlman jäsen, läsnä Annika Kokko jäsen, poissa</p> <p><b>Järvenpää</b> Eemeli Peltonen jäsen, poissa Helinä Perttu jäsen, läsnä Pauliina Naala lisäjäsen, poissa</p> <p><b>Kerava</b> Marja Suomela jäsen, läsnä Samuli Isola jäsen, läsnä Eero Forsten lisäjäsen Säde Evilä lisäjäsenen varajäsen, läsnä Pia Lohikoski lisäjäsen, läsnä</p> <p><b>Kirkkonummi</b> Anders Adlercreutz jäsen, poissa Timo Haapaniemi jäsen, läsnä Santtu Vainionpää lisäjäsen, läsnä</p> <p><b>Mäntsälä</b> Heta Ravolainen-Rinne jäsen, läsnä Tapio Havula jäsen, läsnä Anna Helin varajäsen, läsnä</p> <p><b>Nurmijärvi</b> Kallepekka Toivonen jäsen, läsnä Virpi Rätty jäsen, läsnä</p> <p><b>Pornainen</b> Liljan-Kukka Runolinna jäsen, läsnä Juha Virkki jäsen, läsnä</p> <p><b>Sipoo</b> Heikki Vestman jäsen, läsnä Kaj Lindqvist jäsen, läsnä</p> <p><b>Tuusula</b> Kati Lepojärvi jäsen, puheenjohtaja, läsnä Arto Lindberg jäsen, läsnä</p> <p><b>Vihti</b> Eerikki Viljanen jäsen, poissa Erkki Aronen varajäsen, läsnä Tuija Sundberg jäsen, läsnä</p> <p>nuorisoedustaja nuorisoedustaja</p>	

<p><b>Muut osallistajat</b></p>	<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 Henrik Helenius Satu-Riitta Pajula</p> <p>Anne Herneoja Mikko Koskela Juha Leinonen</p>	<p>kaupunginjohtaja, Hyvinkää, läsnä kaupunginjohtaja, Järvenpää, poissa kaupunginjohtaja, Kerava, läsnä kunnanjohtaja, Kirkkonummi, läsnä kunnanjohtaja, Mäntsälä, läsnä kunnanjohtaja, Nurmijärvi, läsnä kunnanjohtaja, Pornainen, poissa kunnanjohtaja, Sipoo, läsnä kansliapäällikkö, Tuusula, läsnä kunnanjohtaja, Vihti, läsnä</p> <p>yhteistyöjohtaja, läsnä liikennesuunnittelija, läsnä kuntayhteistyön assistentti, läsnä</p> <p>johtava konsultti, Sitowise Oy projektipäällikkö, TechVilla Oy toimitusjohtaja, TechVilla Oy</p>
<p>ALLEKIRJOITUKSET</p>	<p>Puheenjohtaja</p> <p>Kati Lepojärvi</p>	<p>Sihteeri</p> <p>Satu-Riitta Pajula</p>
<p>KÄSITELLYT ASIAT</p>	<p>§:t 33 – 42</p>	
<p>PÖYTÄKIRJA ON TARKASTETTU Aika ja paikka</p> <p>Allekirjoitukset</p>	<p>17.3.2021</p> <p>Marja Suomela</p>	<p>KUUMA-seutu</p> <p>Heta Ravolainen-Rinne</p>
<p>PÖYTÄKIRJA YLEISESTI NÄHTÄVÄNÄ VERKKOSIVUILLA</p> <p>Todistaa</p>	<p>28.12.2020 alkaen</p> <p>Satu-Riitta Pajula</p>	

33 §

PÄÄTÖSVALTAISUUDEN JA LAILLISUUDEN TOTEAMINEN

**Esitys:** Puheenjohtaja päättää  
- todeta läsnäolijat  
- todeta, että kokous on laillisesti koolle kutsuttu ja päätösvaltai-  
nen.

**Päätös:** Puheenjohtaja avasi kokouksen, totesi läsnäolijat ja että ko-  
kous on laillisesti koollekutsuttu ja päätösvaltainen.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

34 §

PÖYTÄKIRJAN TARKASTAJIEN NIMEÄMINEN

**Esitys:** Ehdotetaan, että KUUMA-johtokunta valitsee pöytäkirjantarkastajiksi Marja Suomela Keravalta ja Heta Ravolainen-Rinne Mäntsälästä.

**Päätös:** KUUMA-johtokunta päätti esityksen mukaisesti.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

35 § 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 §35**

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

Liite 35 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: KUUMA-johtokunta hyväksyi osaltaan liikelaitoksen toiminta-  
suunnitelman ja talousarvion vuodelle 2021.**

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

36 §

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.

siht.	tark.	tark.

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 §36

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

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------



Liite 36a Loppuraportti - Kokemukset ruuhkamaksuista / Sitowise

Liite 36b 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.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

## 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 koe- tukselle. Muut kuin työhön tai opiskeluun liittyvät matkat jakautu- vat 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.

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

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

Kuntien välinen pendelöinti on erittäin yleistä Helsingin seudulla, jossa 42 %:lla työllisistä työpaikka sijaitsee oman asuinkunnan ul- kopuolella (v. 2017). KUUMA-kuntien työllisistä 60-75 % pendelöi oman kunnan ulkopuolelle, suurimmaksi osaksi pääkaupunkiseu- dulle erityisesti pääkaupunkiseutua lähinnä sijaitsevista kunnista. Hyvinkää muodostaa poikkeuksen, sillä pendelöivien osuus on alle

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

puolet ja heistä suunnilleen puolet käy töissä muissa KUUMA-kunnissa tai seudun ulkopuolella. Helsingin seudun ulkopuolelle pendelöivien osuudet ovat korkeimmat seudun reunoilla sijaitsevissa 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, ruuhkahuippujen 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 matkaajan 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

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

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 vertailukohdana. 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. Vastaaajista 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 % vastaaajista 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 määräajoin 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:

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

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

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

dossa, 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 työsikäyville, 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,

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

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 keskustan 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. Pahi­ten ruuhkista kärsivät Espoossa ja Vantaalla toimivat yritykset. Kuitenkaan enemmistö yrityksistä ei kannattanut liikenteen mak­suja ruuhkautumisen vähentämiskeinona.

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

### 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 työmarkkinoille osallistumiseen.
2. Työn kysyntä: saavutettavuuden muutos voi vaikuttaa yritysten sijoittumiseen ja siten työpaikkojen määrään.
3. Kohtaanto: yritysten keskinäinen sekä ja yritysten ja työvoiman läheisyys muuttuvat saavutettavuuden muuttuessa, mikä voi vaikuttaa yritysten toimintaan ja työpaikkoihin.

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

### ***Tunnistetut tietopuutteet***

Seuraaviin kysymyksiin ei ole vastauksia, koska tarvittavia tutkimuksia ei ole Helsingin seudulla tehty:

- Onko ruuhkamaksuilla vaikutuksia eri työntekijäryhmien (nuoret, ikääntyneet, työttömät, erityisryhmät) asemaan työmarkkinoilla?
- Onko ruuhkamaksuilla vaikutuksia eri alueiden välisiin työllisyseroihin?
- Onko ruuhkamaksuilla vaikutuksia peruspalveluiden (koulutus-, kulttuuri-, sosiaali- ja terveys, kuljetuspalvelut) ja muiden palveluiden saatavuuteen eri alueilla?

### ***Lopputulos eri ryhmien kannalta***

Ruuhkamaksujen vaikutusten eroja asukasryhmien (sosioekonomisten 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 tutkittu-

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------



jen 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 häviäjät**

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-asetmassa 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

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

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.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

Sen sijaan Ratavyöhyke-KUUMA-kuntien työmatkalaisten maksuosuus/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 kulkumuodolle. Tämä koskee erityisesti niitä KUUMA-kunnissa asuvia pääkaupunkiseudulla työssäkäyviä, jotka eivät asu raideliikenteen asemien tai hyvien bussiyhteyksien vaikutusalueella. Tuottotavoite 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.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

Sitowisen laatiman tiemaksuselvityksen pohjalta KUUMA-seutu valmistelee edunvalvontasuunnitelman, jossa hyödynnetään raportissa esille nousseita, seudun kannalta keskeisiä havaintoja. Sitowiselta on myös tilattu selvitys muutamien verrokkiseutujen ruuhkamaksujärjestelmien perustamiskustannuksista ja niiden takaisinmaksuajoista. Tätä koskeva raportti valmistuu joulukuun puoliväliin mennessä.

Komission toimeksiannon perusteella yhteistyöjohtaja Antti Kuu-  
sela on lisäksi tilannut Sitowise Oy:ltä selvityksen verrokkialueiden ruuhkamaksujärjestelmien perustamiskustannuksista ja niiden takaisinmaksuajasta.

**Esitys:** KUUMA-johtokunta merkitsee tiemaksuselvityksen loppuraportin tiedoksi ja keskustele seudun kannalta keskeisistä havainnoista

**Päätös:** KUUMA-johtokunta päätti esityksen mukaisesti. Lisäksi johtokunta antoi KUUMA-seutu liikelaitoksen tehtäväksi valmistella asiasta tiedote ja edunvalvontasuunnitelma.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

37 § 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 §37**

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

Liite 37 WIMMA-hanke We Master the IoT / Mikko Koskela

Esitys: KUUMA-johtokunta merkitsee tilannekatsauksen tiedoksi.

**Päätös: KUUMA-johtokunta merkitsi tilannekatsauksen tiedoksi.**

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

38 §

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.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

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 omilla 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 §38

KUUMA-komission puheenjohtaja Harri Lipasti antaa tilannekatsauksen.

Liite 38

Edunvalvonnan toimenpiteiden suunnittelu - Tilannekatsaus 26.11.2020 / Harri Lipasti

Esitys:

KUUMA-johtokunta merkitsee tilannekatsauksen tiedoksi.

**Päätös:**

**KUUMA-johtokunta merkitsi tilannekatsauksen tiedoksi.**

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

39 §

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

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------



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.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

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 §39**

KUUMA-liikennesuunnittelija Henrik Helenius esittelee kokouksessa asian keskeisimmän sisällön.

Liite 39 MAL 2023 -suunnittelun käynnistyminen / Henrik Helenius

Esitys: KUUMA-johtokunta merkitsee selostuksen tiedoksi.

**Päätös: KUUMA-johtokunta päätti esityksen mukaisesti.**

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

40 §

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 §40**

Yhteisyyhteistyöjohtaja Antti Kuusela esittelee loppuraportin.

Liite 40 Loppuraportti - KUUMA-seutu Asuntomessut 2020 / Antti Kuusela

Esitys: KUUMA-johtokunta merkitsee loppuraportin tiedoksi.

**Päätös: KUUMA-johtokunta merkitsi selostuksen tiedoksi.**

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

41 §

MUUT ASIAT

KUUMA-johtokunta käsittelee muut asiat.

Liite 41

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:** KUUMA-johtokunta merkitsi muut asiat tiedoksi. Puheenjohtaja Kati Lepojärvi kiitti johtokuntaa kuluneesta vuodesta ja toivotti menestystä seuraavalle puheenjohtajakunnalle (Hyvinkää) ja johtokunnan uudelle puheenjohtajalle Irma Pahlmanille.

---

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

42 § SEURAAVAT KOKOUKSET

Esitys: KUUMA-johtokunta vahvistaa vuoden 2021 kokousaikataulun.

**Päätös: KUUMA-johtokunta merkitsi vuoden 2021 kokousaikataulun tiedoksi.**

V. 2021 KOKOUSAIKATAULU	HYVINKÄÄ - Teams
<b>KUUMA-komissio / kevät</b>	<b>KUUMA-johtokunta / kevät</b>
to 18.2.2021 klo 9.00-12.00 Hyvinkää Teams (tilinpäätös)	to 17.3.2021 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
<b>syksy</b>	<b>syksy</b>
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
<b>syksy - KUUMA-KOMISSIO</b>	<b>syksy - KUUMA-JOHTOKUNTA</b>
<del>to 10.9.2020 klo 9.00-12.00 Teams</del>	<del>to 24.9.2020, klo 18.00- Teams</del>
<del>to 22.10.2020 klo 9.00-12.00 Teams</del>	
<del>to 5.11.2020 klo 9.00-12.00 Teams</del>	<del>to 26.11.2019, klo 18.00- Teams</del>
<del>to 10.12.2020 klo 9.00-12.00 Teams</del>	

KUUMA-komissio kokoukset - kiertävä järjestys – Puheenjohtaja vuosi

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

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------

## MUUTOKSENHAKUOHJEET

### Seuraaviin päätöksiin tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen

#### Oikaisuvaatimusohje

Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen. Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

#### Tiedoksisaanti

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytettä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana. Tiedoksisaantipäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon, ei lueta määräaikaan.

#### Oikaisuvaatimuksen muoto ja sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti. Myös sähköinen asiakirja täyttää vaatimuksen kirjallisesta muodosta. Oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan
- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset muutoksenhakijalle voidaan toimittaa.

Jos oikaisuvaatimuksen tekijän puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä, kirjelmässä on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Asiamiehen, ellei tämä ole asianajaja tai julkinen oikeusavustaja, on liitettävä oikaisuvaatimuskirjelmään valtakirja.

Oikaisuvaatimuksessa on lisäksi ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset oikaisuvaatimuksen tekijälle voidaan toimittaa.

Oikaisuvaatimuksen tekijän, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava oikaisuvaatimuskirjelmä.

Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse täydentää allekirjoituksella, jos asiakirjassa on tiedot lähettäjästä eikä asiakirjan alkuperäisyyttä tai eheyttä ole syytä epäillä.

#### Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimus on toimitettava Keravan kaupungille virka-aikana ennen oikaisuvaatimusajan päättymistä henkilökohtaisesti tai asiamiehen välityksellä postitse tai sähköpostilla, käyttäen alla olevia yhteystietoja:

KUUMA-seutu –liikelaitoksen johtokunta

PL 123 (Kauppakaari 11)

04201 Kerava

Sähköposti: kuuma@kuuma.fi

#### Muutoksenhakukielto

Seuraavista päätöksistä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa:

§33 - §42

siht.	tark.	tark.
-------	-------	-------