

## Maakuntahallitus

---

Aika 22.02.2021 klo 08:30 -

Paikka Microsoft Teams -kokous

### Käsiteltävät asiat

Asia	Otsikko	Sivu
18	Kokouksen järjestäytyminen	3
19	Lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi	4
20	Uudenmaan liiton lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta	10
21	Vaalien valmistelutoimikunta: varajäsenmuutos	17
22	Kannettavien tietokoneiden ja niiden telakointiasemien hankinta: Hallintosäännön mukainen maakuntahallituksen toimivallan delegointi maakuntajohtajalle	19
23	Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoituspäätös; UKKE-rahoituksen hankekehityksen tuki ja rahoituksen hallinnointi; Uudenmaan liitto	21
24	UKKE-rahoituksen hankekehityksen tuki ja rahoituksen hallinnointi -projektin perustaminen	24
25	Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoituspäätös; Eurooppalaisen TKI-yhteistyön kehittäminen ja vahvistaminen Uudellamaalla; Laurea-ammattikorkeakoulu Oy	26
26	Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoituspäätös; Touchless Travel Helsinki-Vantaa - Maailman terveysturvallisin lentokenttä; Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy	29
27	Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoituspäätös; Ratkaisupolku kestävän kasvun ekosysteemeihin (RAKKE); Espoon kaupunki	32
28	Johtajien antamat lausunnot	35
29	Valmistuneet julkaisut	36
30	Kokousaikataulu tiedoksi	37

---

Osallistujat

	Nimi	Tehtävä		
Läsnä	Adlercreutz Anders	Varajäsen		
	Hopsu Inka	Jäsen		
	Ihanus Jukka	Jäsen		
	Juurikkala Timo	I varapuheenjohtaja		
	Karhuvaara Arja	Jäsen		
	Kiljunen Kimmo	Jäsen		
	Launiala Mimmi	Jäsen		
	Lompola Kirsi	II varapuheenjohtaja		
	Markkula Markku	Puheenjohtaja		
	Meri Otto	Jäsen		
	Pahlman Irma	Jäsen		
	Rissanen Laura	Jäsen		
	Salonen Pasi	Jäsen		
	Taipale Kaarin	Jäsen		
	Vesikansa Sanna	Jäsen	ilmoittanut esteestä	
		Ilonen Jarkko	Varajäsen, strateginen kokous	
		Räsänen Joonas	Varajäsen, strateginen kokous	
		Valtonen Mikko	Varajäsen, strateginen kokous	
		Holopainen Mari	Maakuntavaltuuston pj	
	Luhtanen Leena	Maakuntavaltuuston I vpj		
	Muurinen Seija	Maakuntavaltuuston II vpj		
Muu	Savolainen Ossi	Esittelijä		
	Eskelinen Juha	Aluekehittämisen vastualueen johtaja		
	Autioniemi Paula	Aluesuunnittelun vastualueen johtaja		
	Kanerva Inka	Viestintäjohtaja		
	Tikkanen Inka	Hallintojohtaja, sihteeri		

Maakuntahallitus

22.02.2021

**18**

**Kokouksen järjestäytyminen**

Maakuntahallitus 22.02.2021

**Päätösehdotus**

Maakuntahallitus

- päättää todeta kokouksen laillisesti kokoonkutsutuksi ja päätösvaltaiseksi,
- toteaa, että kyseessä on maakuntavaltuuston 29.8.2017 § 23 hyväksymän perussopimuksen soveltamisohjeen mukainen strategisesti merkittävä kokous, johon on kutsuttu puhe- ja läsnäolo-oikeudella kehyskuntia edustavat varajäsenet,
- valitsee kaksi pöytäkirjan tarkastajaa (Inka Hopsu, Arja Karhuvaara).

Maakuntahallitus

22.02.2021

19

**Lausunto valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi**

Maakuntahallitus 22.02.2021

76/07.00.04.00.00/2021

Tiivistelmä

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman Liikenne 12 luonnos ja vaikutusten arviointi ovat valmistuneet. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa suunnitelmasta 23.2.2021 mennessä.

Asian vireilletulo

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen vaikutusten arvioinnista. Lausuntopyyntö on saapunut 21.1.2021 ja lausunnon määräaika on 23.2.2021.

Asian taustat

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ennakoitavaa toimintaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelma tulee ohjaamaan koko liikenteen hallinnon alan toimintaa läpinäkyvästi osoittamalla valtion yhtenäisen tahtotilan valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelma laaditaan kerrallaan kahdeksitoista vuodeksi. Hallituskausittain suunnitelma päivitetään tarvittavilta osin sekä suunnitellaan seuraavat neljä vuotta eteenpäin. Suunnitelman linjauksia toteutetaan mm. julkisen talouden suunnitelmasta ja valtion talousarviosta päätettäessä ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon alan tulosohjauksella.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Toimenpideohjelmaan on koottu valtion (ministeriöt, virastot, valtionyhtiöt) ja kuntien toimenpiteet, joilla liikennejärjestelmää kehitetään vuosien 2021–2032 aikana suunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005. Lain mukaan liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkosta, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017, liikennepalvelulaki) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, jotka ovat rinnakkaisia ja jotka kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastomuutosta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus.

## Ehdotus lausunnoksi

### Matkaketjut ja joukkoliikennepalvelut

Suunnitelmaluonnoksessa on todettu, että joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää monen eri tahon yhteistyötä ja eri tavoin tuotettujen palveluiden yhteensovittamista. Matkaketjuihin, joukkoliikenteen solmukohtiin, matkustajainformaation saatavuuteen sekä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuuteen on kiinnitetty huomiota. Näihin panostaminen on tehokas tapa edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Joukkoliikennepalveluiden yhteensovittamisesta on silti hyötyä vain siinä tapauksessa, että palvelut ovat kunnossa.

Joukkoliikenteen järjestäminen ensisijaisesti markkinaehtoisesti on hyvä lähtökohta. Etenkin syrjäisillä alueilla on kuitenkin harvinaista, että liikkumispalvelut syntyvät markkinaehtoisesti. Täydentävän palvelun hankintaan on oltava riittävästi rahoitusta, jotta voidaan varmistaa tärkeiden yhteysvälien palvelu ilman katkoja siinäkin tapauksessa, että markkinaehtoista palvelua ei jostain syystä synny tai se lakkaa.

Nykyisen lainsäädännön mukaan liikkumispalveluiden on synnyttävä markkinaehtoisesti tai kuntien tulee järjestää ne suoraan. Kuntien mahdollisuuksia täydentää markkinaehtoista joukkoliikennettä tulee kehittää niin, että kuntalaisten käytössä olevat joukkoliikennepalvelut paranevat. Tämä edellyttää ennen kaikkea yhtenäisen maksu- ja lippujärjestelmän kehittämistä.

Käytettävissä olevan kaluston määrä on yksi raideliikenteen lisäämistä rajoittava tekijä. Nykyisen raideliikennekaluston romuttaminen tulisi keskeyttää ja muodostaa valtion omistama kalustoyhtiö, jonka kalustoa uusien operaattorien on mahdollista käyttää.

### Ratahankkeet

On hyvä, että sekä Suomi-rata että mahdollinen nopea ratayhteys itään linjataan suunnitelmaluonnoksessa yksiselitteisesti Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta. Suomi-radan kuvauksessa on toistoa ja se kaipaa muutenkin selkeyttämistä. Helsingin ja Turun väliset ratakapasiteettiongelmat on tunnistettu suunnitelmaluonnoksessa, mutta rantaradan ongelmiin ei ole esitetty parannuksia.

Valtakunnallisen rautatieverkon kannalta keskeistä Pissararataa ei ole mainittu suunnitelmaluonnoksessa millään tapaa. Pissararata tulee lisätä kuvaan 9 ja toimenpiteet sen edistämiseksi tulee lisätä osaksi toimenpideohjelmaa. Hankkeen valtakunnallisen merkityksen vuoksi hankeyhtiömalli ei muista kuvan hankkeista poiketen sovellu Pissararadan toteuttamiseen.

### Logistiikka

Luonnoksessa on kiinnitetty kiitettävästi huomiota logistiikkaan. On hyvä, että myös tavaraliikenteen kestäväyyteen on kiinnitetty huomiota. Esimerkiksi Hanko–Hyvinkää-radan korjaustarpeet tunnistetaan ja logistiikan solmukohtiin, kuten kuormaus- ja palvelualueisiin, on kiinnitetty huomiota. Meriväylien kehittäminen teollisuuden uusien tarpeiden mukaisesti on mainittu, mutta myös kasvavien satamien maayhteydet on otettava huomioon. Esimerkkinä näistä Lahden ja Loviisan välisen radan ja kantatien 51 kehittäminen. Myös koko maan kannalta merkittävät Keski-Uudenmaan poikittaiset logistiikkayhteydet tulee ottaa huomioon.

Palvelutasotavoitteiden määrittely sekä tie- ja rataverkolle että joukkoliikennepalveluille on välttämätöntä, jotta toimenpiteet saadaan kohdistettua oikein. Suomi on sitoutunut rakentamaan TEN-T-ydinverkon valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Palvelutasotavoitteen määrittely vain TEN-T-ydinverkkokäytävien teille ja radoille ei kuitenkaan riitä, vaan palvelutasolle on määriteltävä tavoitteet vähintään kaikille runkoverkkoasetuksen mukaisille pääväylille. Suunnitelmassa on otettava huomioon myös TEN-T-ydinverkkokäytävän laajentuminen Pohjois-Suomen kautta Ruotsiin.

Jo laaditut liikenneverkon luokitukset toimivat hyvin toimenpiteiden tehokkuuden varmistamisen yhtenä työkaluna. Pääsääntöisesti on hyvä, että luokituksiin ei puututa. Pääväyläverkon ulkopuolellakin on kuitenkin vilkkaasti liikennöityjä väyliä, joiden valtakunnallinen merkittävyys on tarpeen arvioida esimerkiksi niiden palvelemien alueiden väestönkasvun tai raskaan liikenteen kasvun vuoksi.

Toimenpiteiden rahoituksen suuntaaminen

Suunnitelmaluonnoksessa esitetty tavoite, että rahoitustason tulisi olla sidottu bruttokansantuotteeseen, on hyvä ja toisi selkeyttä rahoituksen tasoon. Myös perusväylänpidon rahoituksen sitominen kustannustasoon edistää pitkäjänteisyyttä. Korotettukin rahoitustaso on kuitenkin edelleen niukka kehittämistarpeisiin nähden.

EU-rahoituksen parempi hyödyntäminen on hyvä tavoite. Tästäkin syystä suunnitelmavarannon lisääminen on tarpeen. On silti tervettä realismia, ettei EU-rahoituksen varaan lasketa liikaa.

Ennakoiva kunnonhallinta vähentää tilanteita, joissa väylän kunto pääsee heikkenemään kestävämmän paljon. Tehokkuuden kannalta on hyvä, että ensisijaisesti pyritään parantamaan kunnossapitoa, mutta kehittämishankkeita ei tulisi kuitenkaan rajata kategorisesti pois, vaikka ne eivät olisikaan "ainoa mahdollisuus", kuten suunnitelmaluonnoksessa rajataan.

Pääverkon priorisointi sekä tehokkaimpien toimenpiteiden tunnistaminen ohjaavat rajallisia resursseja oikeisiin paikkoihin sekä korjausten, hoidon että investointien osalta.

Rajallisten resurssien käytön kannalta on viisasta, että joukkoliikenteen rahoitus kohdistetaan niille kaupunkiseuduille, joilla nykyinen tai piilevä kysyntä on suurinta. Peruspalvelutaso on kuitenkin taattava myös muualle. Kulunvalvonnan kehittämisellä rataverkon kapasiteettia saadaan kasvatettua tehokkaasti.

"Hyötyjä maksaa"-mallin periaate on reilu, mutta hyötyjen tarkka mittaaminen ja kohdistaminen on hankalaa. Mallista ei saa tulla automaatio, jolla jo nyt liikennejärjestelmän kehittämishankkeista yli puolet ja joukkoliikenteen hankinnoista valtaosan maksavien kuntien kustannusosuudet kasvavat entisestään. Valtio kerää liikenteen erityisverot ja hyötyy eniten siitä, että liikennejärjestelmä toimii, joten sen tulee vastaisuudessaakin kantaa päävastuu väyläverkosta. Esimerkiksi valtion tienpidon kustannuksista ei pidä lähteä hakemaan säästöjä siirtämällä maanteitä kaduiksi tai yksityisteiksi vastoin kuntien tahtoa.

Hankeyhtiöiden perustaminen uusien nopeiden raideyhteyksien suunnittelua ja toteutusta varten on hyvä käytäntö, jos sillä saadaan hankkeille ulkoista rahoitusta. Yhteisrahoituksen lisääminen ei saa johtaa tilanteeseen, jossa liikennejärjestelmää sopeutetaan maksuhalukkaiden ja -kykyisten ehdoilla,

vaan liikennejärjestelmää on kehitettävä valtakunnallisesti yhtenäisenä. Hankeyhtiöiden käyttö ei saa johtaa ratojen yksityistämiseen, vaan väylien täytyy pysyä julkisessa omistuksessa ja hankeyhtiöiden toiminnan tulee olla yhtä läpinäkyvää kuin julkinen hallinto.

Lainsäädännön muuttamista niin, että tieliikenteen maksujen periminen on mahdollista, on hyvä tutkia. Mikäli tiemaksut mahdollistetaan, kerättävät varat tulee kohdistaa seudulle, josta ne on kerätty.

Koronasta johtuvat tukitoimet sekä muista suunnitelmista ja ohjelmista mahdollisesti aiheutuvat lisäkustannukset eivät saa vähentää Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusta.

Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi

Visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi on hyvä ja kunnianhimoinen. Myös suunnitelman tavoitteet ovat hyviä ja vision mukaisia. Strategiset linjaukset ovat kuitenkin osittain ristiriitaisia keskenään, eikä ristiriitaisuus ole täysin vältettävissä, sillä vaatimus tehokkuudesta asettaa rajoituksia muiden linjausten edistämiseksi.

Rajallisten resurssien järkevän kohdentamisen vuoksi on välttämätöntä, jotta varmistetaan tehokkaimpien ja vaikuttavimpien toimenpiteiden toteutuminen ensimmäisenä. Varsinkin kestävän liikenteen edistämistoimenpiteiden yhteiskunnallisia hyötyjä tulee kuitenkin arvioida tässä tapauksessa laajemmin kuin nykyinen hyöty-kustannusanalyysi mahdollistaa.

Visio ja toimenpideohjelma

Arvioinnin mukaan suunnitelman kokonaisvaikutukset ilmastonmuutoksen hillintään ovat vähäiset. Ilmastonmuutoksen hillintä on kuitenkin määritelty koko suunnitelman läpileikkaavaksi tavoitteeksi. Suurempien muutosten aikaan saaminen edellyttäisi vahvempia linjauksia kuin luonnoksessa on nyt esitetty. Vähintään jatkosuunnitteluohjeissa pitäisi kiinnittää tarkemmin huomioita siihen, miten tähän keskeiseen tavoitteeseen voidaan vastata esitettyjä toimenpiteitä paremmin.

Suunnitelmassa luokitellaan kaupunkiseutuja monilla tulkinnanvaraisilla tavoilla, kuten "suuret kaupunkiseudut", "suurimmat kaupunkiseudut", "keskisuuret kaupunkiseudut" ja "kasvatavat kaupunkiseudut". Nämä luokitukset tulee määritellä yksiselitteisesti. Esimerkiksi Porvoon, Lohjan ja Raaseporin kaupunkiseudut ovat samankokoisia tai suurempia kuin monet maakuntakeskukset, joten niitä tulee käsitellä suunnitelmassa tätä vastaavalla tavalla.

Kestävien liikkumis- ja kuljetusmuotojen kehittäminen myös suurimmissa kaupunkiseutujen ulkopuolisissa taajamissa on tärkeää, vaikka keinot ovat erilaisia. Esimerkiksi henkilökuljetusten yhdistäminen on tehokas tapa lisätä kuljetusten tehokkuutta silloin, kun joukkoliikenteen järjestämiselle ei ole edellytyksiä. Joukkoliikenteen runkoyhteyksien hyödyntämistä edes osalla matkaa tulee edistää esimerkiksi liityntäpysäköintiä kehittämällä.

Vaikka tehokkuutta painotetaan suunnitelmaluonnoksessa hyvin voimakkaasti, luonnoksessa toisaalta linjataan, että kaikkien yritysten tyytyväisyyttä liikennejärjestelmään parannetaan. Yritysten tyytyväisyys on hyvä mittari liikennejärjestelmän toimivuudelle, mutta kaikkien yritysten tyytyväisyyden parantaminen lienee mahdotonta ilman, että joidenkin tehokkaampien

toimenpiteiden toteuttamisesta joudutaan tinkimään. Toisaalta on muistettava, että erilaisilla yrityksillä on hyvin erilaisia tarpeita.

#### Vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnoksesta laadittu vaikutusten arviointi on kattava, selkeä ja antaa hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista. Tiedon suuren määrän vuoksi arvioinnin tuloksista olisi hyvä laatia arviointimatriisi, joka auttaa hahmottamaan suunnitelman kokonaisvaikutuksia, sekä eri toimenpiteiden keskinäistä suhdetta.

Suunnitelman valtakunnallisuudesta huolimatta vaikutuksia tulee esittää myös alueellisesti, ainakin suhteessa varsinaisessa suunnitelmassa esitettyihin alueiden erityispiirteisiin. Nyt tunnistetut vaikutukset liikkuvat hyvin yleispiirteisellä tasolla, eikä niihin ole varsinaista tarttumapintaa. On huomattava, että eri alueilla toimenpiteet ja niiden vaikutukset konkretisoituvat eri tavoin.

#### Liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessi

Liikenne 12 -prosessin vuorovaikutus oli odotettua niukempaa ja monet sidosryhmät pääsivät kommentoimaan suunnitelmaa vasta prosessin loppumetreillä. Investointiohjelma tulee laatia paremmassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa ja investointiohjelman päivittämisen tulee vastaisuudessa sisältyä Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluun.

Etelä-Suomen liikennestrategia on otettu pääosin huomioon suunnitelmaluonnoksessa. Kuten suunnitelmaluonnoksessa on todettu, Etelä-Suomella on erityinen rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä muiden muassa kansainvälisen lentoaseman ja suurten satamien johdosta.

Etelä-Suomi on neljästä maakunnasta muodostuva kokonaisuus, jonka joukkoliikennettäkin tulee suunnitella kokonaisuutena. Suomen rautateiden kuljetuksista ja henkilöliikenteestä valtaosa sijoittuu Etelä-Suomeen. Myös kansainväliset yhteydet sekä länteen että itään ovat tärkeitä ja ne tulisi mainita Etelä-Suomen erityisominaisuutena.

Liikennejärjestelmäsuunnittelun kehittämiseksi esitetyt toimenpiteet ovat hyviä. Liikenneverkon strateginen tilannekuva sekä laadittava aluerakenteen pitkän aikavälin kehityskuva ovat hyviä seurannan välineitä.

On hyvä, että valtio kehittää sopimuksellista yhteistyötään kaupunkiseutujen kanssa. Suunnitelmaluonnoksessa ei ole kuitenkaan esitetty, millainen valtion ja kaupunkiseutujen välinen sopimusprosessi olisi. Kaupunkiseuduilla tulee olla mahdollisuus suoraan vuoropuheluun valtion kanssa.

Investointeja tarvitaan muun muassa elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseen myös alueilla, joilla asukasmäärä ei kasva. Myös suurimpien kaupunkikeskusten ulkopuolisille alueille on pyrittävä kehittämään oma kuntia kannustava kumppanuuteen perustuva sopimusmalli, jolla edistetään rakenteen eheytymistä sekä siirtymää kestävämpiin liikennemuotoihin.

On tärkeää, että ELY-keskusten paikallistuntemus saa riittävän suuren painoarvon, kun valtion yhtenäistä ääntä etsitään.



**Päätösesitys:**

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

**Lisätiedot:**

Vastuujohtaja Paula Autioniemi

Asiantuntijat Petri Suominen, Heini Peltonen, Tanja Lamminmäki

**Täytäntöönpano:**

Päätösote: Liikenne- ja viestintäministeriö

Maakuntahallitus

22.02.2021

**20****Uudenmaan liiton lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta**

Maakuntahallitus 22.02.2021

75/07.00.04.00.00/2021

## Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään päätettäväksi Uudenmaan liiton lausunto Fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on pyytänyt lausuntoja Fossiilittoman liikenteen tiekartasta, joka sisältää periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

## Asian tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja Fossiilittoman liikenteen tiekartasta 19. helmikuuta 2021 mennessä. Uudenmaan liitto on pyytänyt ja saanut lisää aikaa maakuntahallituksen käsittelyn mahdollistamiseksi.

Liikenne aiheuttaa viidesosan Suomen päästöistä ja sillä on merkittävä rooli kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Hallituksen tavoitteena on vähintään puolittaa kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Vuoteen 2045 mennessä liikenne tulee muuttua nollapäästöiseksi.

Tiekartan toimet koskevat etenkin tieliikennettä, joka aiheuttaa valtaosan liikenteen päästöistä. Tieliikenteen osuus kotimaan liikenteen päästöistä on noin 94 prosenttia. Vuonna 2005 tieliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat kansallisella tasolla yhteensä noin 12,5 miljoonaa tonnia. Näin ollen päästöt saisivat olla yhteensä noin 6,25 miljoonaa tonnia tavoitevuotena 2030. Liikenteen kasvihuonekaasu-päästöjen perusennusteen mukaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet kansallisella tasolla 1,5 miljoonaa tonnia. Ne vähenevät jo päätetyin toimin arviolta noin 3,1 miljoonaa tonnia lisää vuoteen 2030 mennessä. Tieliikenteessä tavoitellaan vielä noin 1,65 miljoonan hiilidioksiditonniin vähennystä, jotta päästöt puolittuisivat vuoden 2005 tasosta.

Tiekarttaluonnos koostuu kolmesta vaiheesta. Ensimmäisessä vaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikennejärjestelmän energiatehokkuutta erilaisin tuin ja kannustimin. Sen mukaisesti toteutettaisiin 19 toimenpidettä, joiden vaikutuksista on riittävästi tietoa, ja jotka edistävät oikeudenmukaista siirtymää kohti fossiilitonta liikennettä. Päätökset tuista ja kannusteista tehtäisiin alkuvuodesta 2021. Toimet vähentäisivät hiilidioksidipäästöjä arviolta noin 0,6 miljoonaa tonnia.

Ensimmäisen vaiheen keinot:

## Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen

- 1) Sisällytetään biokaasu ja sähköpolttoaineet jakeluvelvoitteeseen ja nostetaan biopolttoaineiden jakeluvelvoite 34 prosenttiin
- 2) Jakeluinfratuki julkisille lataus- ja tankkausasemille

- 3) Latausinfrastruktuuri taloyhtiöille ja työpaikoille
- 4) Huoltoasemien latauspisteet
- 5) Latauspalveluiden yhteiskäyttö ja roaming
- 6) Sähkötiepilotit

#### Autokannan uudistaminen

- 7) Autovalmistajia koskevan sitovan CO<sub>2</sub>-raja-arvon päivittäminen
- 8) Täyssähköautojen hankintatuki
- 9) Pakettiautojen hankintatuki
- 10) Raskaan kaluston hankintatuki
- 11) Romutuspalkkiokampanjat
- 12) Konversiotuet etanoli- ja kaasuautoille
- 13) Julkisen sektorin puhtaat ajoneuvohankinnat
- 14) Puhtaiden ajoneuvojen tutkimus

#### Liikennejärjestelmän tehostaminen

- 15) Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma
- 16) Joukkoliikennetuet
- 17) Liikkumisen ohjauksen tuki
- 18) Yhdistettyjen kuljetusten edistäminen
- 19) Suuret ajoneuvot tiekuljetuksissa

Toisessa vaiheessa arvioidaan keinoja, joiden vaikutuksista päästöihin tarvitaan lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Keinoja ovat esimerkiksi etätyö ja liikenteen uudet palvelut. Lisäksi tarkistetaan mahdollisuudet ensimmäisessä vaiheessa päätetyn biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen nostoon ja kestävien raaka-aineiden saatavuuteen.

Ehdollisena, kolmantena vaiheena arvioidaan syksyllä 2021, onko hallituksen tarvetta päättää lisäkeinoista kansallisen päästötavoitteen saavuttamiseksi. Tässä harkinnassa huomioidaan ensimmäisen ja toisen vaiheen keinojen ohella EU-tasolla tehtävät päätökset. Hallitus jatkaisi tarvittaessa muiden toimenpiteiden, kuten fossiilisten polttoaineiden kansallisen päästökaupan sekä ajoneuvokilometreihin ja tieluokkiin perustuvan liikenneveromallin valmistelua.

Periaatepäätöksen toteuttamiseksi hallitus tulisi asettamaan ohjausryhmän, johon kuuluisivat liikenne- ja viestintäministerin, työ- ja elinkeinoministerin, valtiovarainministerin sekä ympäristöministerin valtiosihteerit.

Tiekartta on laadittu fossiilittoman liikenteen työryhmän suositusten sekä VTT:n, Aalto-yliopiston ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien vaikutusarviointien pohjalta.

#### **Ehdotus lausunnoksi:**

Maakuntahallitus päättää antaa seuraavan lausunnon Fossiilittoman liikenteen tiekartasta:

Uudenmaan liitto kiittää mahdollisuudesta lausua Fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Tiekartta ja sen vaikutustarkastelut on perusteellisesti valmisteltu ja tarjoaa uutta tietopohjaa liikenteen päästövähennyskeinojen päästövaikutuksista ja lisäksi niiden taloudellisista vaikutuksista mm. verokertymään. Tämä tarjoaa hyvän lähtökohdan päätöksenteolle ja auttaa myös maakuntia ilmastotyössä.

Uudenmaan liitto valmistelee parhaillaan maakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Työssä kytketään erillisinä laadittavat Itä- ja

Länsi-Uudenmaan suunnitelmat yhteen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Tämän lisäksi joulukuussa on hyväksytty Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartta, jonka yhtenä painopisteenä on Älykäs ja päästötön liikkuminen.

### **Suhde Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmiin**

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteet ovat yhteneväisiä hiilidioksidipäästöjen vähentämisen osalta liikenne- ja viestintäministeriön fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa. Valmisteilla olevien suunnitelmien tavoitteena on vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä (CO<sub>2</sub>) suunnittelualueillaan vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmissa joukkoliikenteen houkuttelevuutta parannetaan kehittämällä Helsingin suunnan runkoyhteyksiä ja lippujärjestelmiä, parantamalla liityntä- ja syöttöyhteyksiä sekä solmukohtia Länsi- ja Itä-Uudellamaalla sekä kehittämällä jatkoyhteyksiä pääkaupunkiseudulla. Rantarata ja pidemmällä aikavälillä myös ESA-rata muodostavat joukkoliikenteen pääyhteydet Länsi-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle. Kerava-Nikkilä –rata, Itämetron jatke ja Itärata ainakin Porvooseen saakka muodostavat pitkän aikavälin joukkoliikenteen runkoyhteydet Itä-Uudeltamaalta pääkaupunkiseudulle. Helsingin seudun tienkäyttömaksujen mahdollinen toteutuminen lisää osaltaan joukkoliikenteen kilpailukykyä pääkaupunkiseudulle suuntautuvilla matkoilla.

Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tavoitteena on ohjata kuntien sisällä tapahtuvaa henkilöautoliikennettä pyöräilyyn ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin. Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tunnistettu kiireellisimpiä rakentamiskohteita alueellisella tasolla pyöräliikenteen kannalta. Merkittävä osa kävelyn ja pyöräliikenteen ja muunkin kestävä liikenteen fyysisistä edellytyksistä luodaan jo kaavoitusvaiheessa. Länsi- ja Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien kärkitoimenpiteenä onkin esitetty maankäytön, palveluverkkojen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistyö.

Tieyhteyksien kehittämistarpeiden lisäksi liikennejärjestelmäsuunnitelmissa on esitetty juna- ja laivakuljetusyhteyksien kehittämistarpeet alueilla. Länsi-Uudenmaan kuljetusyhteyksien kehittämisen lähtökohtana on Hanko–Hyvinkää–radan sähköistys ja tasoristeysten parantaminen. Inkoon sataman ja rantaradan välillä varaudutaan tavaraliikenteen ratayhteyteen, jonka tarve riippuu Inkoon sataman kehityksestä. Itä-Uudellamaalla kärkitoimina esitetään Lahti–Loviisa–radan liikennöitävyyden varmistamista.

Edellä esitetyillä, fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa yhtenevillä liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteillä edistetään kestäviä kulku- ja kuljetustapoja. Niiden avulla saavutetaan osa tavoitteena olevasta kasvihuonekaasupäästöjen (CO<sub>2</sub>) vähentämisestä. 50 % vähennys vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä edellyttää kuitenkin muitakin toimenpiteitä, kuten ennakoitua nopeampaa ajoneuvotekniikan kehittymistä ja autokannan uusiutumista. Fossiilittoman liikenteen tiekartta sisältää lukuisia liikennejärjestelmäsuunnitelmien ulkopuolisia toimenpiteitä, jotka auttavat tämän tavoitteen saavuttamisessa.

### **Suhde Hiilineutraali Uusimaa 2035 –tiekarttaan**

Hiilineutraali Uusimaa 2035 -ilmastotiekartta valmistui ja hyväksyttiin maakuntavaltuustossa joulukuussa 2020. Se sisältää 11 linjausta älykkään ja

päästöttömän liikkumisen edistämiseksi. Fossiilittoman tiekartan keinot on tunnistettu ja kirjattu myös Uudenmaan ilmastotiekarttaan, joten se tukee osaltaan kansallisten päästötavoitteiden saavuttamista. Liikenteen päästöjen vähentäminen on tunnistettu ilmastonmuutoksen hillinnän kokonaisuudessa erittäin haasteelliseksi ja monet ratkaisut tehdään kuitenkin kansallisella tasolla. Se edellyttää liikennesektorin hillintätyön vahvaa ohjausta myös LVM:n suunnasta.

Liikenteen osuus Uudenmaan päästöistä on noin kolmannes. Kuten kansallisella tasolla, myös maakunnassa tieliikenteen osuus päästöistä on suurin. SYKEN laskennoissa Uudenmaan tuotantoperusteisista päästöistä liikenteen osuus oli 2,4 miljoonaa tonnia CO<sub>2</sub>ekv eli 28 % kokonaispäästöistä vuonna 2018. Tästä 95 % oli tieliikenteen päästöjä. Uudenmaan osuus tieliikenteen päästöistä vuonna 2005 oli 19 % eli 2,4 miljoonaa tonnia. Laskelman mukaisesti päästöt tulisi onnistua laskemaan Uudellamaalla 1,2 miljoonaa tonniin vuoteen 2030 mennessä. Uudellamaalla on näin ollen merkittävä rooli liikenteen päästöjen vähentämisessä valtakunnallisesti. Alueellisesti liikenteen päästöt jakautuvat siten, että pääkaupunkiseutu tuottaa lähes 60 % maakunnan liikenteen päästöistä. Muun Helsingin seudun osuus puolestaan on myös merkittävä.

### **Autokannan uudistaminen ja fossiilisten polttoaineiden korvaaminen**

ovat Fossiilittomassa tiekartassa tunnistettu keskeisinä keinoina edettäessä kohti fossiilitonta liikennettä. Yhtenä tavoitteena on mahdollistaa autojen käyttövoiman muutos. Vertailtaessa autokannan ikää maakunnittain, sijoittuu Uusimaa kärkeen. On todennäköistä, että maakunta tulee jatkossakin olemaan edelläkävijä autokannan uudistamisessa. Henkilöautokannan uudistaminen vaihtoehtoisille polttoaineille on kuitenkin hidasta ja varsinkin esiin nostettujen suorien tukitoimenpiteiden kustannushyöty melko heikko ja ylläpitää tällä riippuvuutta fossiilisista polttoaineista, kun valtaosassa tuella hankituista autoista käyttövoimana on edelleen bensiini. Nykyinen tukimuoto esim. täyssähköautoille ei hintaerojen vuoksi ole vielä riittävä, vaan alkuvaiheessa tarvittaisiin vahvempaa verotuksellista tukea ja muita tukitoimia. Uudistaminen tapahtuu osin myös leasing-prosessien kautta, joka voi olla yksi väylä ja mekanismi autokannan uudistamisen vauhdittamiseen. Konversiotuki voi olla tarpeellinen tukikeino myös nykyisen tukikauden päätyttyä eli vuoden 2021 jälkeen, mikäli pandemia johtaa globaalin talouden pidempiaikaiseen taantumaa ja autokannan uudistuminen hidastuu.

Tähdittäessä sähköautojen merkittävään kasvuun ja uuden sukupolven synteettisten polttoaineiden tuotantoon, tulee uusiutuvan energian tuotannossa kansallisella tasolla ottaa huomioon kasvava energiatarve liikenteen osalta. Alustavissa energiatarkesteluissa on tunnistettu tarve tuottaa 16 TWh synteettisiä polttoaineita, joka tarvitsee nykylaskennan mukaan minimissään noin 40 TWh tuulivoimaa muun energiantuotannon päälle. Taustaoletuksena on, että sähköistämässä onnistutaan muilla sektoreilla erinomaisesti, joten todellisuudessa tarvittava määrä on paljon suurempi. Sähkön tuotanto Uudellamaalla tulee jatkossa vähenemään ja sähkönsiirtoon liittyvät huoltovarmuustarpeet kasvavat. Maakunnan energiaomavaraisuuden menettäminen tulee huomioida myös liikenteen tarpeiden näkökulmasta ja turvata sähkönsiirto kansallisella tasolla.

Vaikka EU lähtökohtaisesti toimii teknologianeutraalisti, on havaittavissa, että se valinnoissaan korostanut vetyteknologiaa. Tiekartassa vedyn rooli on vähäinen ja sitä tarkastelua tulisi vahvistaa. Nykyisen näkymän mukaan eurooppalainen autoteollisuus on hylkäämässä kaasua teknologioissaan, mikä

on Suomen näkökulmasta valitettavaa. Siltä osin tiekartassa mainittu tavoite tuottaa 5-6 TWh biokaasua liikenteen tarpeisiin näyttäisi tulevaisuudessa olevan ylimitoitettua energiantuotannon näkökulmasta.

Sähkö- ja älyteiden kehittäminen on mainittu tiekartassa ja piloteiksi on nostettu Helsinki-Turku ja Helsinki-Tampere -yhteydet. Uudenmaan liitto pitää toivottavana, että kehittämistyö käynnistyisi maakunnan alueella. Läntisellä Uudellamaalla on tahtotilaa myös tien 51 kehittämiseen älyväylänä, mikäli pienempiä pilotteja tarvitaan.

**Liikennejärjestelmän tehostamisen näkökulmasta** Helsingin seudulle on laadittu kunnianhimoinen ja kuntia sitouttava MAL2019-suunnitelma ja -sopimus, joka kokoaa seudun yhteiset linjaukset maankäytön, asuntotuotannon ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseksi kestävä yhdyskuntarakenteen varmistamiseksi. Täydentyvä, joukkoliikenteen varaan tukeutuva yhdyskuntarakenne on kestävä liikennejärjestelmän lähtökohta ja elinehto, ja tätä tulisi valtion ja ministeriöiden suunnasta tukea, myös koronan aiheuttamassa poikkeustilanteessa ja kysynnän vaihteluissa.

MAL2019-suunnitelman valmistelussa tehtiin erillinen vaikutusten arviointi, jossa tarkasteltiin millä keinoilla tarvittaviin päästövähennyksiin seudulla päästään. Tarkastelua on hyödynnetty Uudenmaan ilmastotiekartatyössä. Arviointitarkastelu osoitti, että kaikki mahdolliset tunnistetut keinot on tarpeen ottaa Uudellamaalla käyttöön. Vaikka lähtökohta Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on positiivinen ja tukien kautta päästövähennyksiä edistävä, on silti tarpeen mahdollistaa myös ohjaavia keinoja ja tältä osin mm. nopeuttaa lakimuutosta liikenteen hinnoittelusta. Uudenmaan liitto esittää tukien lisäksi myös ohjaavampien keinojen käyttöönottoa, jotta liikenteen tavoitteet tullaan saavuttamaan.

Paineet henkilöautoilun liikennesuoritteiden vähentämiseen tieliikenteessä ilmastonäkökulmasta ovat muuta maata suuremmat, sillä kulkutapavaihtoehtona on tarjolla Suomen mittakaavassa tehokas ja kattava joukkoliikennejärjestelmä. Henkilöautoilun suoritteiden vähentämiseen on asetettu oma toimintalinjaus Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartassa. Toteutumisen edellytyksenä on siirtymän tukeminen kestävämpiin kulkutapoihin monin eri keinoin.

Henkilöautojen suoritteiden vähentämistä voi tukea myös etätyön merkittävä lisääntyminen nykyisen poikkeustilanteen aikana ja tulevaisuudessa. Uudellamaalla ja erityisesti pääkaupunkiseudulla on huomattava määrä asiantuntijoita ja hallinnonalan työntekijöitä, joten etätyöpotentiaali maakunnassa on suuri. Tätä tulisi kannustein tukea, jotta pandemian jälkeen ei palattaisi vanhoihin käytäntöihin. Riskinä on joukkoliikenteen käytön väheneminen, mutta mikäli vaikutukset kohdistuvat työmatkaliikenteen ruuhkahuipun pienenemiseen, ovat vaikutukset päästöjen näkökulmasta olennaiset.

Uudenmaan liikennejärjestelmän ja ilmastotyön näkökulmasta raideliikenteen edistäminen on tärkeää. Kehyskunnista pääkaupunkiseudulle suuntautuvan sukkuloinnin osuus on merkittävä. Edullisemmassa asemassa ovat radanvarsiyhdyskunnat, mikä näkyy liikenteen kunta- ja asukaskohtaisissa päästöissä. Kunnissa, joissa raideliikenteen yhteyttä ei ole, on henkilöautoliikenteen osuus sukkuloinnissa suuri. Raideliikenteen turvaaminen ja kehittäminen on yksi keskeinen edellytys, jotta liikenteen tiukka päästötavoite tullaan saavuttamaan. Riittävän palvelutason turvaaminen lisää raideliikenteen houkuttelevuutta. Haasteet raideliikenteen osalta kilpistävät

päärautatieaseman kykyyn vastaanottaa junaliikennettä. Keskeisten suunnitelmien, kuten pisara- ja lentoradan vauhdittaminen, on erityisen tärkeää aluekehittämisen näkökulmasta. Aluekehitysnäkökulmasta seutukeskusteluissa on myös toistuvasti nostettu esiin itäisen ratayhteyden puuttuminen ja viivästyminen. Myös logistiikan näkökulmasta on tärkeää tukea siirtymää kumipyöriltä raiteille (Green deal -aloite).

Kävelyn ja pyöräilyn osalta tuodaan hyvin esiin verkoston kehittämisen ja kulkutapaosuuden kasvattamisen muut kansantaloudelliset positiiviset vaikutukset. Uudenmaan liitto esittää, että pyöräilyn roolia tiekartassa tulisi vahvistaa. Pandemian aikainen poikkeustilanne on kasvattanut pyöräilyn kysyntää ja merkitystä kulkutapana. Lämpenevät talvet mahdollistavat pyöräilykauden pidentämisen ja jopa ympärivuotisuuden. Kunnissa pyöräilyn edistäminen ja reittien toteuttaminen tyssää määrärahojen vähäisyyteen. Pyöräilyn reitistö seututasolla tulisi Uudellamaalla vahvalla tukipolitiikalla nostaa tieliikenteen reitistön rinnalle opasteineen ja palveluineen. Tällä toimenpiteellä voisi olla vaikuttavuutta enemmän kuin nyt tiekartassa on arvioitu ja kustannukset kompensoituisivat osin kansanterveydellisillä vaikutuksilla. Uudellamaalla seudullisen pyöräilyreitien kehittäminen on vasta alussa ja siihen tulisi kohdentaa merkittäviä tukitoimia valtion suunnasta. Jatkosuunnittelussa pyöräilyreitistö tulisi myös kytkeä tieverkoston sijaan viheralueverkostoon, jolloin pyöräilyn houkuttelevuutta voitaisiin merkittävästi tukea ja välttyä esim. ilmanlaadun terveyshaitoilta. Pyöräilyn sähköistäminen on merkittävä toimi myös pyöräilyn edistämisessä. Tanskalaisessa tutkimuksessa on todettu, että autoilijoiden siirtyminen nimenomaan sähköpyöräilyyn on todennäköisempää kuin siirtymä normipyöriin. Tämän lisäksi kaupunkipyöräjärjestelmien käyttöönotto on Uudellamaalla, erityisesti pääkaupunkiseudulla, osoittautunut tärkeäksi toimenpiteeksi kulkutapajakauman muutoksessa ja liikenteen päästöjen vähentämisessä. Tässä on kansallisella tasolla tärkeää turvata järjestelmien yhteensovittamisen mahdollisuudet ja yhdenmukaistaa avoimen datan rajapintaa valtakunnallisin linjauksin, esimerkiksi Kanadassa toteutetun säädöksen mukaisesti.

**Digitaalisuuden edistäminen** on yksi keskeinen tavoite Uudenmaan selviytymissuunnitelmassa hiilineutraaliuden ja maakunnan saavutettavuuden ohella. Se on myös REACT EU -rahoituksen keskeinen teema vihreän siirtymän tukemiseksi aluekehittämisessä. Tältä pohjalta voi todeta, että digitaalisuuden, liikenteen automaation kehittäminen ja TKI-sektorin rooli on jäänyt Fossiilittoman liikenteen tiekartassa vähäiseksi. Ilmastotyön kansainvälisen edelläkävijyyden näkökulmasta Suomella on erinomaiset edellytykset esimerkiksi MaaS-konseptin, Power-to-X -polttoaineen ja robottibussien kehittäjänä panostaa vahvasti uusien ratkaisujen kehittämiseen ja käyttöönottoon liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tässä tarvitaan ministeriöiden yhteistyötä, vahvaa näkemyksellisyyttä, rohkeutta, kansallisen tason poliittista päätöstä ja rahallista panostamista kehityksen vauhdittamiseen. Kehitys alalla on nopeata, uudet investoitavat teknologiat valitaan lähivuosina, joten tulisi varmistaa Suomen mahdollisuus olla mukana ratkaisemassa haasteita, ja jopa tavoittelemassa edelläkävijyyttä tällä sektorilla. Uudenmaan markkinat ovat kehittämistyön näkökulmasta pienet, mutta voivat olla silti otolliset eri tyyppiseen pilotointiin ja kokeilujen suorittamiseen.

Junaliikenteen ERTMS-järjestelmän käyttöönoton vauhdittaminen tukisi erityisesti Uudenmaan haasteita. Digitaalisuuden edistäminen logistiikan kuljetusten yhdistämiseksi on myös Uudenmaan ilmastotiekartassa tunnistettu

tärkeäksi keinoksi vähentää päästöjä ja sitä parhaillaan edistetään maakunnassa.

Älyratkaisuja tulisi tuoda myös matkaketjujen kehittämiseen, joka on tunnistettu ilmastotyön ja liikennejärjestelmäsuunnittelutyön yhteydessä priorisoitavaksi hankkeeksi. Digitaalisuuden hyödyntäminen ja erityisesti yhteensovittavien maksujärjestelmien kehittäminen on kiireinen tehtävä sen aiheuttaman hidastavan pullonkaulavaikutuksen poistamiseksi kestävämmissä liikkumisvalinnoissa. Matkaketjujen osalta myös solmukohtien ja asemanseutujen kehittäminen, vaihtojen sujuvuus ja niiden lisäarvon kasvattaminen on tärkeää sekä nykyisen runkoverkkoon pohjautuvan liikennejärjestelmän ja vaihtovastuksen alentamisen näkökulmasta. Esimerkiksi Uudenmaan liitto on mukana AVIA-verkostossa, jossa kaupungit ja keskeiset lentoaseman alueen toimijat tavoittelevat vähähiilisyttä ja edelläkävijyyttä toiminnassaan, erityisesti liikenteen ja matkaketjujen osalta.

Älyratkaisut mahdollistavat myös liikenteen palvelullistamisen edistäminen, joka näkyy myös kohtuullisen vähäisesti tiekartassa. Ilmastotiekartan kiertotalouden painopisteessä korostetaan palvelullistamisen vahvistamista ja Euroopassa kehitystrendi on jo vahvasti näkyvissä, mm. uusien liiketoimintamallien kehitymisessä. Auton omistamisen on ennakoitu tulevan vähemmän merkitykselliseksi, jolloin sekä raaka-aineita että kansallisuusomaisuutta saadaan kytkettyä irti autokannasta. Tämä on tärkeää resurssiviisauden näkökulmasta.

Lopuksi, Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartassa on keskeisenä edistämisperiaatteena yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyön lisääminen. Se on edellytys tiukkojen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. EU:n vihreän kehityksen ohjelma, Green deal, tähtää rahoituksen mobilisoinnin osalta mittaviin yksityisen sektorin investointeihin vihreän siirtymän turvaamiseksi. Tältä osin olisi toivottavaa edistää yksityissektorin tiiviimpää mukaan kytkentää ilmastotyöhön myös vähähiilisen liikennejärjestelmän kehittämisessä myös tiekartassa.

#### Linkit

[Fossiilittoman liikenteen tiekartta hankeikkunassa](#)  
[Fossiilittoman liikenteen tiekartta - luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi](#)  
[Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020-2050 \(14.1.2021\)](#)  
[Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaario 2020-2050 \(14.1.2021\)](#)  
[Vaikutusarviointien yhteenveto](#)

#### Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

#### Lisätiedot:

Vastuujohtaja Juha Eskelinen  
Asiantuntijat Pia Tynys ja Petri Suominen

#### Täytäntöönpano:

Päätösote: Liikenne- ja viestintäministeriö



Maakuntahallitus

22.02.2021

**21****Vaalien valmistelutoimikunta: varajäsenmuutos**

Maakuntahallitus 22.02.2021

113/00.04.05/2021

## Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää valita vaalien valmistelutoimikuntaan uudeksi varajäseneksi Noora Juvosen Sinikka Varilan tilalle.

## Selostus

Vaalien valmistelutoimikunta on toimielin, joka valmistelee Uudenmaan maakuntavaltuuston ja maakuntahallituksen valintaa kuntavaalien tuloksen mukaisesti. Toimikunnalle voidaan osoittaa myös muita tehtäviä.

Vaalien valmistelutoimikunnan tehtävänä on valmistella Uudenmaan maakuntavaltuuston sekä maakuntahallituksen valintaa liiton perussopimuksen pohjalta. Se avustaa muun muassa suhteellisuusperiaatteen ja tasa-arvolain vaatimusten yhteensovittamisessa. Toimikunnan tulee ylläpitää vaalilastointiin liittyviä tiedostoja. Toimikunta voi ottaa myös muita asioita käsiteltäväkseen.

Toimikunnan jäseniksi ja varajäseniksi on nimetty niiden puolueiden edustajat, joilla on edustus Uudenmaan maakuntahallituksessa. Pääsääntöisesti niin kutsutun virka-aseman nojalla nimettävä jäsen on Uudeltamaalta ja varajäsen Helsingistä. Käytännössä jäseniksi nimetyt ovat olleet piirijärjestöjen toiminnanjohtajia tai vastaavia tehtäviä hoitavia.

Maakuntahallitus on nimennyt vaalien valmistelutoimikunnan toimikaudelle 2021-2024 kokouksessaan 7.12.2020 § 132. Tämän jälkeen toimikuntaan voidaan tehdä jäsen- ja varajäsenmuutoksia piirijärjestöiltä tulleiden esitysten perusteella.

Tämänhetkinen kokoonpano:

Jäsen	Alue, puolue	Varajäsen	Alue, puolue
Janne Pesonen, <b>pj.</b>	Uusimaa, kok	Sanna Hämäläinen	Helsinki, kok
Lea Väänänen	Uusimaa, sdp	Laura Ylitalo	Helsinki, sdp
Oskari Sundström, <b>vpj.</b>	Uusimaa, vihr	Anna Hyödynmaa	Helsinki, vihr
Jari Immonen	Uusimaa, ps	Jarmo Keto	Helsinki, ps
Jenny Vilén	Uusimaa, rkp	Anna Strömberg	Helsinki, rkp
Toni Asikainen	Uusimaa ja Helsinki, vas	Mika Mäkelä	Uusimaa ja Helsinki, vas
Joonas Salmi	Uusimaa, kesk	Sinikka Varila, 22.2.2021 lähtien Noora Juvonen	Helsinki, kesk

Vaalien valmistelutoimikunnan jäsenille maksetaan kokouspalkkiot Uudenmaan liiton palkkiosäännön mukaan.

**Päätösesitys:**

Maakuntahallitus päättää

- myöntää eron vaalien valmistelutoimikunnasta Sinikka Varilalle
- valita uudeksi varajäseneksi Noora Juvosen.

**Lisätiedot:**

Vastuujohtaja Ossi Savolainen  
Asiantuntija Janne Tamminen

**Täytäntöönpano:**

Päätösote: uusi jäsen

Maakuntahallitus

22.02.2021

## 22

### **Kannettavien tietokoneiden ja niiden telakointiasemien hankinta: Hallintosäännön mukainen maakuntahallituksen toimivallan delegointi maakuntajohtajalle**

Maakuntahallitus 22.02.2021

119/00.01.01/2021

#### Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään päätösvallan delegointia tämän hankinnan osalta maakuntajohtajalle. Kannettavien tietokoneiden ja niiden telakointiasemien hankinta on osa liiton operatiivista toimintaa. Hankinta kilpailutetaan hankintalain mukaisesti kansallisen kynnyksarvon ylittävänä, avoimena hankintana. Tarjouksista valitaan kokonaistaloudellisesti edullisin tarjouspyynnössä ilmoitettavilla perusteilla.

#### Selostus

Uudenmaan liiton henkilökunnan käytössä olevat tietokoneet ovat vanhenemassa, joten ne on tarpeen uusia.

Kannettavat tietokoneet ja niiden telakointiasemat hankitaan avoimena, kansallisen kynnyksarvon ylittävänä hankintana helmikuussa 2021. Tarjouksista valitaan kokonaistaloudellisesti edullisin, kokonaistaloudellisen edullisuuden kriteerinä on edullisin hinta. Kannettaville tietokoneille on tarjouspyynnössä asetettu tekniset vähimmäisvaatimukset. Hankinnan ennakoitu arvonlisäveroton arvo on 90 000 € - 115 000 €.

Työasemia ei hankita omaksi vaan ne rahoitetaan Hansel Oy:n puitesopimuksen "Leasingpalvelut 2020-2022 (2024)" kautta. Kilpailutuksen voittanut toimittaja myy laitteet Hanselin puitesopimustoimittajalle (3 Step IT Oy) ja Uudenmaan liitto maksaa niistä kuukausivuokraa 36 kk ajan.

Uudenmaan liiton hallintosäännön ja siitä tehdyn maakuntahallituksen päätösvallan delegointipäätöksen mukaisesti maakuntajohtaja voi tehdä viranhaltijapäätöksenä hankintapäätökset ja sopimukset 75 000 € enimmäisarvoon saakka. Tätä suuremmat hankintapäätökset tekee maakuntahallitus.

Tarjouspyyntö on julkaistu HILMA-kanavalla 9.2.2021. Tarjoukset tulee jättää 22.2.2021 mennessä. Maakuntahallitukselle esitetään toimivallan delegointia maakuntajohtajalle tämän hankinnan hankintapäätöksen ja hankintasopimuksen osalta.

#### **Päätösesitys:**

Maakuntahallitus päättää

- delegoida päätösvaltaansa kannettavien tietokoneiden ja niiden telakointiasemien hankinnan osalta maakuntajohtajalle,
- valtuuttaa maakuntajohtajan allekirjoittamaan hankinnasta tehtävän sopimuksen,
- tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Inka Tikkanen  
Asiantuntija Jukka Hynninen

Maakuntahallitus

22.02.2021

23

**Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoituspäätös; UKKE-rahoituksen hankekehityksen tuki ja rahoituksen hallinnointi; Uudenmaan liitto**

Maakuntahallitus 22.02.2021  
49/07.00.03.02/2021

Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää myöntää Uudenmaan liitolle *UKKE-rahoituksen hankekehityksen tuki ja rahoituksen hallinnointi* -nimisen hankkeen toteuttamiseen Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoitusta.

Selostus

**Asian vireilletulo**

Hakijana on Uudenmaan liitto, hakemus on saapunut 2.2.2021. Hanke on ns. flat rate -hanke, jossa osa hankkeen kustannuksista (yleiskulut) korvataan prosenttimääräisenä osuutena hankkeen palkkakustannuksista. Hanke on yhden hakijan hanke.

**Hankkeen kuvaus**

Hankkeen toteuttamisaikataulu on 1.3.2021 - 31.12.2023. Uudenmaan liitto organisoii ja toteuttaa Uudellamaalla ns. UKKE-rahoituksella toteuttavien hankkeiden hankevalmistelun tukitoimet, rahoituspäätösten valmistelun, rahoituspäätösten teon sekä hoitaa hankkeen hallinnoinnin ja maksatukset.

Hankkeella toteutetaan UKKE-rahoituksen tekninen tuki mm. palkkaamalla liittoon rahoituksen hallinnointiin lisäresurssi kokoaikaisesti. Hankkeella turvataan ja kehitetään oikea-aikaista tasokasta kansallisen rahoituksen hallinnointia niin, että se vastaa Uudenmaan liitolla käytössä olevaa rahoitusta. Hankehenkilön tehtävät ovat rahoituksen hallinnointi ja raportointi, tiedotus sekä yhteydet liiton sisäiseen hankehallintoon samoin kuin hankeneuvonta.

Hankkeessa toteutettava UKKE-rahoituksen tekninen tuki tuottaa laadukkaan hankesalkun Uudenmaan liiton käyttöön. Hankehallinnointia ja hankesalkkua voidaan hyödyntää jatkossa seuraavien hakujen yhteydessä ja samalla kasvattaa liiton rahoitusosaamista.

**Hankkeen kustannusarvio (kaikki osatoteuttajat yhteensä)**

Henkilöstökulut	127 500 €
Yleiskulut	30 600 €
Matkakulut	0 €
Ostopalvelut	37 000 €
joista asiantuntijapalveluita	20 000 €
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0 €
Vuokrat	0 €
Muut kulut	0 €
<b>Yhteensä</b>	<b>195 100 €</b>
Tulot	0 €
<b>Nettokulut yhteensä</b>	<b>195 100 €</b>

### Hankkeen rahoitussuunnitelma (osatoteuttajat yhteensä)

Haettava UKKE-rahoitus	156 080 €
Kuntarahoitus	39 020 €
Muu julkinen rahoitus	0 €
Yksityinen rahoitus	0 €
<b>Kokonaisrahoitus</b>	<b>195 100 €</b>
tästä vähennetään hankkeen tulot	0 €
<b>Nettorahoitus yhteensä</b>	<b>195 100 €</b>

### Päätösesityksen perustelut

TEM:n ohjeistuksen mukaan maakunnan liitto voi käyttää alueiden kestävä kasvun ja elinvoiman tukeminen -määrärahaa liitossa tapahtuvaan ko. varojen hallintaan kuten myöntämiseen, maksamiseen ja seurantaan liittyviin välttämättömiin ja kohtuullisiin kustannuksiin. Uudellemaalle myönnetty UKKE-määräraha on suuruusluokaltaan sellainen, että sen laadukas ja lainmukainen hallinnointi ja siihen liittyvät kehittämistyöt edellyttävät hankkeen mahdollistamaa hankehallinnon lisäresurssointia Uudenmaan liitossa.

### Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- yllä selostusosassa mainituin perusteluin myöntää Uudenmaan liitolle UKKE-rahoituksen hankekehityksen tuki ja rahoituksen hallinnointi - hankkeen toteuttamiseen Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen -rahoitusta yhteensä enintään 156 080 euroa, kuitenkin enintään 80 prosenttia hankkeen hyväksyttävistä kokonaiskustannuksista.
- että rahoitusta maksetaan toteutuneiden kustannusten mukaisesti jälkikäteen maksatushakemusten perusteella.

### Lisätiedot:

Vastuujohtaja Juha Eskelinen  
Asiantuntija Kaarina Rautio

Täytäntöönpano:

Rahoituksen hakija on antanut suostumuksensa päätöksen sähköiseen tiedoksiantoon rahoitushakemusta jättäessään.

Tili	Tili	
2324	1400	

Maakuntahallitus

22.02.2021

24

**UKKE-rahoituksen hankekehityksen tuki ja rahoituksen hallinnointi -projektin perustaminen**

Maakuntahallitus 22.02.2021

118/00.01.03.00/2021

## Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää perustaa UKKE-rahoituksen hankekehityksen tuki ja rahoituksen hallinnointi -projektin alaisuuteensa.

Uudenmaan liiton hallinnoimassa hankkeessa turvataan ja kehitetään oikea-aikaista tasokasta kansallisen rahoituksen hallinnointia niin, että se vastaa Uudenmaan liitolla käytössä olevaa rahoitusta. Hankkeessa palkataan teknisen tuen henkilö, jonka tehtävät ovat rahoituksen hallinnointi ja raportointi, tiedotus sekä yhteydet liiton sisäiseen hankehallintoon samoin kuin hankeneuvonta.

## Selostus

Hanke alkaa 1.3.2021 ja päättyy 31.12.2023. Hankkeessa palkataan liittoon rahoituksen hallinnointiin lisäresurssi kokoaikaisesti. Rekrytointi aloitetaan rahoituksen varmistuttua ja perustamispäätöksen hallituskäsittelyn jälkeen.

Hankkeen tuloksista raportoidaan maksatushakemusten yhteydessä väli- ja loppuraporttein. Aluksi hankkeessa kartoitetaan rahoitushallinnon nykytila ja seuraaviin raportteihin hankkeen toteutusaikana tapahtuneet muutokset niin, että loppuraportissa voidaan todentaa rekrytoinnin tuoma lisäarvo Uudenmaan liitolle.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 195 100 €, josta UKKE-rahoituksen osuus on 156 080 € ja liiton omarahoitusosuus 39 020 euroa.

Hankkeen vastuujohtajana toimii Juha Eskelinen, projektipäällikkönä Outi Ervasti ja talousvastaavana Paula Latvanen.

## Asian tausta

Työ ja elinkeinoministeriö myönsi Uudenmaan liitolle valtioneuvoston 22.10.2020 tekemän päätöksen mukaisesti momentin 32.30.40 (Alueiden kestävä kasvun ja elinvoiman tukeminen, AKKE) mukaista määrärahaa Uudenmaan koronakriisistä elpymiseen ja jälleenrakennukseen liittyviin toimenpiteisiin 3.9 miljoonaa euroa.

TEM:n rahoituspäätöksen ja maksatuspäätöksen mukaan Alueiden kestävä kasvun ja elinvoiman tukeminen -määrärahan myöntämisessä, käyttämisessä, maksamisessa ja käytön valvonnassa on noudatettava alueiden kehittämisen ja rakennerahastohankkeiden rahoittamisesta annettua lakia (8/2014), rahoituslakia, sekä valtioneuvoston asetusta alueiden kehittämisen ja rakennerahastohankkeiden rahoittamisesta (357/2014), rahoitusasetusta



sekä soveltuvin osin valtionavustuslakia (688/2001)1). Rahoitus on käytettävä 31.12.2023 mennessä.

Maakunnan liitto voi käyttää alueiden kestävä kasvun ja elinvoiman tukeminen -määrärahaa liitossa tapahtuvaan ko.varojen hallinnointiin kuten myöntämiseen, maksamiseen ja seurantaan liittyviin välttämättömiin ja kohtuullisiin kustannuksiin.

**Päätösesitys:**

Maakuntahallitus päättää

- perustaa UKKE-rahoituksen hankekehityksen tuki ja rahoituksen hallinnointi -hankkeen,
- nimetä hankkeen vastuujohtajaksi aluekehittämisen vastuualueen johtajan,
- velvoittaa hankkeen noudattamaan Uudenmaan liiton voimassa olevaa projektiohjetta.

**Lisätiedot:**

Vastuujohtaja Juha Eskelinen  
Asiantuntija Outi Ervasti

Maakuntahallitus

22.02.2021

**25****Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoituspäätös; Eurooppalaisen TKI-yhteistyön kehittäminen ja vahvistaminen Uudellamaalla; Laurea-ammattikorkeakoulu Oy**

Maakuntahallitus 22.02.2021  
120/07.00.03.02/2021

## Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää myöntää Laurea ammattikorkeakoulu Oy:lle *Eurooppalaisen TKI-yhteistyön kehittäminen ja vahvistaminen Uudellamaalla* -nimisen hankkeen toteuttamiseen Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoitusta.

## Selostus

**Asian vireilletulo**

Hakijana on Laurea-ammattikorkeakoulu Oy, hakemus on saapunut 25.1.2021. Hanke on ns. flat rate -hanke, jossa osa hankkeen kustannuksista (yleiskulut) korvataan prosenttimääräisenä osuutena hankkeen palkkakustannuksista. Hanke on yhteishanke.

**Hankkeen kuvaus**

Hankkeen tarkoitus on vahvistaa innovaatiotoimintaa ja uusia ekosysteemejä. Toteuttamisaikataulu on 1.3.2021 - 30.9.2023.

Hankkeessa edistetään TKI-osaamisen kehittymistä Uudellamaalla tavoitteena lisätä eurooppalaisen rahoituksen saantia Uudellamaalla. Osaamista kehitetään monitoimijaisen yhteistyön kautta. Hankkeen toimenpiteillä pyritään myös luomaan puitteet TKI-kumppanuuksien muodostamiselle erityisesti kansainvälisestä näkökulmasta.

Hanke toteutetaan pääkaupunkiseudun kolmen suurimman ammattikorkeakoulun - Haaga-Helian, Laurean ja Metropolian - toimesta, strategisen 3AMK -liittouman puitteissa. Hankkeen toimenpiteet jakautuvat työpaketteihin, joissa on muun muassa seuraavanlaista toimintaa:

Työpaketti TP2 keskittyy Uudenmaan TKI-toiminnan ja TKI-toimijoiden EU-vaikuttamisen ja näkyvyyden kehittämiseen, TP3 Uudenmaan toimijoiden EU-rahoitusosaamisen kehittämiseen ja TP4 Uudenmaan TKI-toimijoiden hankeintressien ja -aihioiden kartoittamiseen, niiden kytkemiseen Horisontti Eurooppa -rahoitusohjelman hakuihin ja tämän jälkeen yhteisen hankevalmistelun toteutukseen.

Yhteistyön ja toimenpiteiden ytimessä ovat Uudenmaan strategiset RIS3-kärjet. Toiminnan kohteena ovat erityisesti 3AMK:n avaintoimijat, yhteistyökumppanit ja mahdollistajat sekä alueen yritykset. Yritysten osuutta horisonttihakemuksissa onkin tärkeä nostaa.

### Hankkeen kustannusarvio (kaikki osatoteuttajat yhteensä)

Henkilöstökulut	310 766 €
Yleiskulut	74 584 €
Matkakulut	0 €
Ostopalvelut	93 000 €
joista asiantuntijapalveluita	80 000 €
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0 €
Vuokrat	0 €
Muut kulut	0 €
<b>Yhteensä</b>	<b>478 350 €</b>
Tulot	0 €
<b>Nettokulut yhteensä</b>	<b>478 350 €</b>

### Hankkeen rahoitussuunnitelma (osatoteuttajat yhteensä)

Haettava UKKE-rahoitus	382 680 €
Kuntarahoitus	0 €
Muu julkinen rahoitus	95 670 €
Yksityinen rahoitus	0 €
<b>Kokonaisrahoitus</b>	<b>478 350 €</b>
tästä vähennetään hankkeen tulot	0 €
<b>Nettorahoitus yhteensä</b>	<b>478 350 €</b>

### Päätösesityksen perustelut

Hanke vastaa hyvin Uudenmaan kestävän kasvun ja elinvoiman määrärahan tavoitteisiin. Hanke tukee erityisesti selviytymissuunnitelman tavoitetta Uudenmaan kansainvälisten ekosysteemien, osaamisen ja innovaatiotoiminnan vahvistamisesta sekä Uudenmaan älykkään erikoistumisen strategian tavoitteita.

Uudellamaalla on paljon mahdollisuuksia lisätä vahvasti kilpaillun EU-rahoituksen saantoa. Mutta sen toteutumiseksi tulee myös vahvistaa EU-rahoitusosaamista sekä TKI-kumppanuuksien rakentamista. Lisäksi tulee lisätä alueemme TKI-osaajien näkyvyyttä Euroopassa ja siten lisätä pääsyä vahvoihin hakukonsortioihin. Myös yritysten kiinnostusta ja hakuosaamista tulee lisätä. Tämä hanke osaltaan vastaa kaikkiin näihin tarpeisiin.

### **Yhteys Uudenmaan selviytymissuunnitelmaan, Uudenmaan maakuntaohjelmaan ja Älykkään erikoistumisen strategiaan**

Hanke toteuttaa erityisesti Uudenmaan selviytymissuunnitelman toimenpidekokonaisuutta: Panostetaan Uudenmaan kv-ekosysteemeihin, osaamiseen ja TKI-toimintaa.

Hanke toteuttaa erityisesti Uusimaa-ohjelman strategisia valintoja 1. Hyvinvoiva ja osaava ihminen sekä 2. Menestyvä ja vastuullinen bisnes.

Hanke toteuttaa Uudenmaan Älykkään erikoistumisen strategian painopisteitä Ihmisten kaupunki sekä Uudistuva teollisuus ja innovatiiviset palvelut.

## Asian taustat

Myönnettävä rahoitus on työ- ja elinkeinoministeriön, valtioneuvoston 22.10.2020 (VN/6085/2020-TEM-8) tekemän päätöksen perusteella myöntämää rahoitusta maakuntien liitoille vuoden 2020 talousarvion momentilta 32.30.40 (Alueiden kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen, siirtomääräraha 3 v) alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista annetun lain (7/2014) 5 §:n 2 momentin mukaisesti.

## Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää

- yllä selostusosassa mainituin perusteluin myöntää Laurea ammattikorkeakoulu Oy:lle Eurooppalaisen TKI-yhteistyön kehittäminen ja vahvistaminen Uudellamaalla -hankkeen toteuttamiseen Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen -rahoitusta yhteensä enintään 382 680 euroa, kuitenkin enintään 80 prosenttia hankkeen hyväksyttävistä kokonaiskustannuksista.
- että rahoitusta maksetaan toteutuneiden kustannusten mukaisesti jälkikäteen maksatushakemusten perusteella.

## Lisätiedot:

Vastuujohtaja Juha Eskelinen  
Asiantuntija Venla Virkamäki

## Täytäntöönpano:

Rahoituksen hakija on antanut suostumuksensa päätöksen sähköiseen tiedoksiintoon rahoitushakemusta jättäessään.

Tili	Tili	
2324	1400	

Maakuntahallitus

22.02.2021

26

**Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoituspäätös; Touchless Travel Helsinki-Vantaa - Maailman terveysturvallisin lentokenttä; Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy**

Maakuntahallitus 22.02.2021  
59/07.00.03.02/2021

**Tiivistelmä**

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää myöntää Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy:lle *Touchless Travel Helsinki-Vantaa - Maailman terveysturvallisin lentokenttä* -nimisen hankkeen toteuttamiseen Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoitusta.

**Selostus****Asian vireilletulo**

Hakijana on Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy, hakemus on saapunut 7.1.2021. Hanke on ns. flat rate -hanke, jossa osa hankkeen kustannuksista (yleiskulut) korvataan prosenttimääräisenä osuutena hankkeen palkkakustannuksista. Hanke on yhden hakijan hanke.

**Hankkeen kuvaus**

Hankkeen tarkoitus on nopeuttaa yritysten elpymistä ja uutta taloudellista kasvua. Toteuttamisaikataulu on 25.2.2021 - 30.6.2022

Hanke vahvistaa muutosjoustavuutta ja välillisesti edesauttaa uusien innovaatioiden ja liiketoiminnan syntymistä Uudellemaalle. Tavoitteena on kehittää Helsinki-Vantaan lentokentän asiakaspolkua siten, että sekä matkustajien että henkilökunnan terveysturvallisuus ja käyttäjä/asiakaskokemus parantuvat. Hankkeessa kehitetään palvelumuotoilua hyödyntäen teknologia- ja muita ratkaisuja kentälle saapumisesta koneeseen siirtymiseen saakka.

Asiakaspolkujen kehittäminen toteutetaan lentokentän alueen yritystoimijoiden kanssa, joiden lisäksi uusien ratkaisujen kehittämiseen osallistetaan toimialarajat ylittäen kasvu- ja innovaatioyrityksiä. Finavian asiantuntija-osaamista hyödynnetään hankintalain mukaisena suorahankintana, sillä vaadittua asiantuntijaosaamista ja verkostoasemaa ei voida hankkia muilta toimijoilta. Lisäksi hyödynnetään muiden kotimaisten korkeakoulujen osaamista sekä Haaga-Helian kansainvälisen korkeakouluverkoston tarjoamaa huipputason osaamista.

Syntyvät ratkaisut, konseptikuvaukset ja projekti-briiffit, ovat julkisia ja laajasti sovellettavissa ja skaalattavissa muihin suuriin ihmisvirtoja käsitteleviin kohteisiin, kuten muihin lentokenttiin, satamiin, kauppakeskuksiin ja hotelleihin. Mahdollinen jatkokehittäminen siirtyy nyt esitetyn projektin ulkopuolelle, toimijaverkon omana työnä toteuttamiksi projekteiksi. Proof of concept-rajauksen tarkoituksena on varmistaa, ettei projekti tue yksittäistä

yrittäjä tai missään muodossa väärin kilpailua. Hanke luo myös perustan 2022 haettavalle Horizon Europe -rahoituksella toteutettavalle jatkohankkeelle.

### Hankkeen kustannusarvio (kaikki osatoteuttajat yhteensä)

Henkilöstökulut	195 860 €
Yleiskulut	47 006 €
Matkakulut	0 €
Ostopalvelut	169 976 €
joista asiantuntijapalveluita	154 976 €
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	5 000 €
Vuokrat	5 000 €
Muut kulut	0 €
<b>Yhteensä</b>	<b>422 842 €</b>
Tulot	0 €
<b>Nettokulut yhteensä</b>	<b>422 842 €</b>

### Hankkeen rahoitussuunnitelma (osatoteuttajat yhteensä)

Haettava UKKE-rahoitus	338 274 €
Kuntarahoitus	0 €
Muu julkinen rahoitus	84 568 €
Yksityinen rahoitus	0 €
<b>Kokonaisrahoitus</b>	<b>422 842 €</b>
tästä vähennetään hankkeen tulot	0 €
<b>Nettorahoitus yhteensä</b>	<b>422 842 €</b>

### Päätösesityksen perustelut

Hanke vahvistaa Uudenmaan ja koko Suomen saavutettavuutta, osaamista sekä TKI-toimintaa. Helsinki-Vantaan lentoasemalla on keskeinen merkitys Uudenmaan sekä koko Suomen kansalliseen ja kansainväliseen saavutettavuuteen ja kilpailukykyyn. Uudenmaan selviytymissuunnitelma nimeää Helsinki-Vantaan lentoaseman kohteena, johon koronakriisi on vaikuttanut erityisen voimakkaasti.

Hki-Vantaan lentokentän että sen alueella toimivien yritysten toimintaedellytysten palautumisen edistäminen kaikin keinoin on yhteiskunnallisella tasolla ensiarvoisen tärkeää. Tämä edellyttää luonnollisesti lentokentän matkustajamäärien kasvamista, mutta sen lisäksi myös matkustajien ja henkilökunnan koetun turvallisuuskokemuksen vahvistamista. Koronakriisin vaikutukset (esim. matkustajien pelon tunne, luottamus tulevaan) voivat heijastua vielä pitkään pandemian päättymisen jälkeen.

Yhdessä lentokentän ja muiden yritysten, sekä muiden toimijoiden kanssa Helsinki-Vantaalla synnyttävät turvallisuusratkaisut ovat laajasti sovellettavissa ja skaalattavissa muihin suuria ihmisvirtoja käsitteleviin kohteisiin. Proof of concept-rajauksen tarkoituksena on varmistaa, ettei projekti tue yksittäistä yritystä tai missään muodossa väärin kilpailua.

## **Yhteys Uudenmaan selviytymissuunnitelmaan, Uudenmaan maakuntaohjelmaan ja Älykkään erikoistumisen strategiaan**

Hanke toteuttaa erityisesti Uudenmaan selviytymissuunnitelman toimenpidekokonaisuuksia: Panostetaan Uudenmaan (ja koko Suomen) saavutettavuuteen sekä panostetaan Uudenmaan kv-ekosysteemeihin, osaamiseen ja TKI-toimintaa.

Hanke toteuttaa erityisesti Uusimaa-ohjelman strategisia valintoja: 1. Hyvinvoiva ja osaava ihminen sekä 2. Menestyvä ja vastuullinen bisnes.

Hanke toteuttaa Uudenmaan Älykkään erikoistumisen strategian painopistettä Uudistuva teollisuus ja innovatiiviset palvelut.

### **Asian tausta**

Myönnettävä rahoitus on työ- ja elinkeinoministeriön, valtioneuvoston 22.10.2020 (VN/6085/2020-TEM-8) tekemän päätöksen perusteella myöntämää rahoitusta maakuntien liitoille vuoden 2020 talousarvion momentilta 32.30.40 (Alueiden kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen, siirtomääräraha 3 v) alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista annetun lain (7/2014) 5 §:n 2 momentin mukaisesti.

### **Päätösesitys**

Maakuntahallitus päättää

- myöntää yllä selostusosassa mainituin perusteluin Haaga-Helia ammattikorkeakoulu Oy:lle Touchless Travel Helsinki-Vantaa - Maailman terveysturvallisin lentokennä -hankkeen toteuttamiseen Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen -rahoitusta yhteensä enintään 338 274 euroa, kuitenkin enintään 80 prosenttia hankkeen hyväksyttävistä kokonaiskustannuksista.
- että rahoitusta maksetaan toteutuneiden kustannusten mukaisesti jälkikäteen maksatushakemusten perusteella.

### **Lisätiedot:**

Vastuujohtaja Juha Eskelinen  
Asiantuntija Outi Ervasti

### **Täytäntöönpano:**

Rahoituksen hakija on antanut suostumuksensa päätöksen sähköiseen tiedoksiintoon rahoitushakemusta jättäessään.

Tili	Tili	
2324	1400	

Maakuntahallitus

22.02.2021

27

**Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoituspäätös; Ratkaisupolku kestävän kasvun ekosysteemeihin (RAKKE); Espoon kaupunki**

Maakuntahallitus 22.02.2021  
37/07.00.03.02/2021

## Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää myöntää *Espoon kaupungille Ratkaisupolku kestävän kasvun ekosysteemeihin (RAKKE)* -nimisen hankkeen toteuttamiseen Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen (UKKE) -rahoitusta.

## Selostus

**Asian vireilletulo**

Hakijana on Espoon kaupunki, hakemus on saapunut 29.1.2021. Hanke on ns. flat rate -hanke, jossa osa hankkeen kustannuksista (yleiskulut) korvataan prosenttimääräisenä osuutena hankkeen palkkakustannuksista. Hanke on yhden hakijan hanke.

**Hankkeen kuvaus**

Hankkeen tarkoitus on vahvistaa innovaatiotoimintaa ja uusia ekosysteemejä.

Hankkeessa kehitetään älykaupunki-, energia-, liikenne-, kiertotalous -työpakettien kautta kestävän kasvun ekosysteemejä yhdessä 100 yrityksen ja kehittäjätoimijan kanssa. Hanke sisältää toimenpiteitä mm. Kerassa ja Ota-Keilaniemessä sekä Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava-alueella.

Hankkeen tavoitteet ovat:

1. Vahvistaa julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä, innovaatioita ja yritystoimintaa vähähiilisen liikenteen, energian, kiertotalouden sekä puhtaiden ja älykkäiden kaupunkiratkaisuiden kehittämiskokonaisuuksissa.
2. Luoda pohjaa entistä vaikuttavammalle hanke- ja kehittämistoiminnalle, jossa Espoo ja Uusimaa ovat etunojassa hiilineutraalisuuden saavuttamisessa elpymisen ja kilpailukyvyn kehittymisen kautta.
3. Rakentaa vaikuttavia ekosysteemejä Uudenmaan keskeisille vihreän ja digitaalisen siirtymän kasvualueille
4. Luoda vahva pohja Espoon, Aalto-yliopiston ja VTT:n Suomen kestävän kasvun ohjelmaan esittämän elvytyskokonaisuuden toteuttamiselle älypylvästeknologian hyödyntämiseksi digitaalisissa ja kestävässä kaupunkiratkaisuissa.

Hanke luo pohjaa varsinaisten elvytystoimenpiteiden nopealle ja laajamittaiselle käynnistämiseksi muulla, mm. kansallisella ja EU:n elvytys- ja TKI-rahoituksella.



### Hankkeen kustannusarvio (kaikki osatoteuttajat yhteensä)

Henkilöstökulut	269 100 €
Yleiskulut	64 584 €
Matkakulut	0 €
Ostopalvelut	166 000 €
joista asiantuntijapalveluita	155 000 €
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0 €
Vuokrat	0 €
Muut kulut	0 €
<b>Yhteensä</b>	<b>499 684 €</b>
Tulot	0 €
<b>Nettokulut yhteensä</b>	<b>499 684 €</b>

### Hankkeen rahoitussuunnitelma (osatoteuttajat yhteensä)

Haettava UKKE-rahoitus	399 747 €
Kuntarahoitus	99 937 €
Muu julkinen rahoitus	0 €
Yksityinen rahoitus	0 €
<b>Kokonaisrahoitus</b>	<b>499 684 €</b>
tästä vähennetään hankkeen tulot	0 €
<b>Nettorahoitus yhteensä</b>	<b>499 684 €</b>

### Päätösesityksen perustelut

Hanke vastaa hyvin Uudenmaan kestävä kasvun ja elinvoiman määrärahan tavoitteita. Hankkeessa on vahvaa yhteistyötä ja verkostotoimintaa ja luo innovatiivisten kokeilujen avulla uutta liiketoimintaa. Hankkeen tavoitteena on varmistaa, että Espoo ja Uusimaa ovat edelläkävijöitä kokonaisvaltaisessa kestävässä kehityksessä, hiilineutraalisuuden saavuttamisessa ja talouden elpymisessä. Hankkeen kautta luodaan pohjaa vaikuttavalle kehittämistoiminnalle älykaupungin, kiertotalouden, energian ja liikkumisen kokonaisuuksissa.

### Yhteys Uudenmaan selviytymissuunnitelmaan, Uudenmaan maakuntaohjelmaan ja Älykkään erikoistumisen strategiaan

Hanke toteuttaa Uudenmaan selviytymissuunnitelman toimenpidekokonaisuuksia: Panostetaan Uudenmaan kv-ekosysteemeihin, osaamiseen ja TKI-toimintaa sekä Uudestamaasta Suomen edelläkävijä hiilineutraalisuuden saavuttamisessa.

Hanke toteuttaa Uusimaa-ohjelman strategisia valintoja 2. Menestyvä ja vastuullinen bisnes sekä 3. Ilmastoviisas ja monimuotoinen maakunta.

Hanke toteuttaa Uudenmaan Älykkään erikoistumisen strategian painopisteitä Ilmastoneutraalius sekä Uudistuva teollisuus ja innovatiiviset palvelut.

**Päätösesitys:**

Maakuntahallitus päättää

- yllä selostusosassa mainituin perusteluin myöntää Espoon kaupungille Ratkaisupolku kestävän kasvun ekosysteemeihin (RAKKE) -hankkeen toteuttamiseen Uudenmaan Kestävän kasvun ja elinvoiman tukeminen - rahoitusta yhteensä enintään 399 747 euroa, kuitenkin enintään 80 prosenttia hankkeen hyväksyttävistä kokonaiskustannuksista.
- että rahoitusta maksetaan toteutuneiden kustannusten mukaisesti jälkikäteen maksatushakemusten perusteella.

**Lisätiedot:**

Vastuujohtaja Juha Eskelinen  
Asiantuntija Outi Ervasti

**Täytäntöönpano:**

Rahoituksen hakija on antanut suostumuksensa päätöksen sähköiseen tiedoksiintoon rahoitushakemusta jättäessään.

Tili	Tili	
2324	1400	

Maakuntahallitus

22.02.2021

## 28

### Johtajien antamat lausunnot

Maakuntahallitus 22.02.2021

Selostus

Edellisen kokouksen jälkeen on annettu Liitteet-kohdassa listatut lausunnot.

### Päätösesitys:

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi johtajien antamat lausunnot.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Inka Tikkanen

### Liitteet

- 1 Lausunto Inkoon Joddböle I asemakaavan muutosehdotuksesta
- 2 Lausunto Vihdin maaseuturakentamisen uudet periaatteet
- 3 Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi valtion palveluiden saatavuuden ja toimintojen sijoittamisen perusteista
- 4 Lausunto Tuusulan Hyrylän palvelukeskus asemakaavan muutosluonnoksesta, kaava nro 3615
- 5 Lausunto koskien Louhintahiekka Oy:n Nurmijärvellä sijaitsevan Nukarin kiviainesten ottoaluetta ja pilaantumattomien maa-ainesten loppusijoitusta koskevan hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta
- 6 Lausunto kansallisen vesihuoltouudistuksen visiosta ja sen toimeenpano-ohjelman luonnoksesta
- 7 Lausunto YVAn soveltamisesta yksittäistapauksessa, Isnäsin satama, Loviisa

Maakuntahallitus

22.02.2021

**29**  
**Valmistuneet julkaisut**

Maakuntahallitus 22.02.2021

Selostus

Uusimaa-ohjelman 2022–2025 työohjelma ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma; B 63 - 2021

Satoa Etelä-Suomesta – onnistumisia aluekehittämisessä 2014–2020; C 95 - 2021

Kaikki Uudenmaan liiton julkaisut:  
[www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://www.uudenmaanliitto.fi/julkaisut)

**Päätösesitys:**

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi valmistuneet julkaisut.

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Inka Tikkanen

Maakuntahallitus

22.02.2021

### 30

#### **Kokousaikataulu tiedoksi**

Maakuntahallitus 22.02.2021

#### Selostus

Seuraavat **maakuntahallituksen** kokoukset

- 22.3.
- 26.4.
- 17.5.
- 14.6.

Seuraava **maakuntavaltuuston** kokous

- 25.5.

Seuraava **maakunnan yhteistyöryhmän** kokous

- 9.3.

Edellisen käsittelyn jälkeen on lisätty maakunnan yhteistyöryhmän kokouspäivämäärä.

#### **Päätösesitys:**

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi kokousaikataulun.

#### Lisätiedot:

Vastuujohtaja Inka Tikkanen