**YM1/052/2014**

 **31.3.2014**

METROPOLILAINSÄÄDÄNTÖÄ VALMISTELEVAN TYÖRYHMÄN ASETTAMAN MAL-ALATYÖRYHMÄN VÄLIRAPORTTI

**JOHDANTO**

*Työryhmän asettamispäätös*

Metropolihallintoa koskevaa lainsäädäntöä valmisteleva työryhmä asetti 21.10.2013 työnsä tueksi MAL-alatyöryhmän, jonka toimikausi kestää 15.9.2014 asti. Alatyöryhmän tehtävänä on kartoittaa ja analysoida metropolihallinnolle osoitettavat maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevat tehtävät ja niiden edellyttämät lainsäädännön muutostarpeet sekä tehdä em. tehtävien osalta toiminnallisten, taloudellisten ja oikeudellisten vaikutusten arviointi siinä laajuudessa kuin se käytettävissä oleva aika huomioon ottaen on mahdollista. Tehtävä sisältää mm. metropoliselvityshenkilöiden suositusten mukaisen metropolikaavan sisältöä ja asemaa maankäytön ohjausjärjestelmässä koskevat asiat. Työryhmän tehtävän on lisäksi arvioida metropolihallinnolle osoitettavien tehtävien vaikutukset muiden organisaatioiden tehtäviin. Alatyöryhmän tulee suorittaa myös muut, metropolilainsäädäntöä valmistelevan työryhmän sille antamat tehtävät.

Työn tulokset raportoidaan metropolilainsäädäntöä valmistelevalle työryhmälle. Alatyöryhmän on annettava väliraportti alustavista ehdotuksistaan niin, että se voidaan sisällyttää metropolilainsäädäntöä valmistelevan työryhmän väliraporttiin 31.3.2014.

*Väliraportti ja sen valmistelu*

MAL-alatyöryhmä on toimeksiantonsa mukaisesti valmistellut väliraportin, joka sisältää alatyöryhmän kartoittamat maankäyttöä, asumista ja liikennettä sekä ympäristöpalveluja koskevat tehtävät sekä alustavat ehdotukset näiden tehtävien järjestämiseksi metropolialueella. Alatyöryhmän väliraportin ehdotukset on sisällytetty metropolihallintoa koskevaa lainsäädäntöä valmistelevan työryhmän väliraporttiin, joka luovutetaan ja julkaistaan 1.4.2014.

**MAL-TEHTÄVIEN JÄRJESTÄMISEN NYKYTILA JA TAVOITTEET**

**Nykytila**

*Maankäyttö*

Metropolialueella maankäyttöä ohjaavat pääosin sama lainsäädäntö (tärkeimpänä maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999, MRL) ja suunnittelujärjestelmä kuin muuallakin maassa. Ohjausjärjestelmään sisältyy eräitä Helsingin seutua ja pääkaupunkiseutua koskevia erityissäännöksiä.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) ohjaavat maakuntakaavoitusta, muuta maakunnan suunnittelua, kuntien kaavoitusta ja valtion viranomaisten alueidenkäyttöä koskevia toimenpiteitä. Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin sisältyy koko maata koskevien tavoitteiden ohella Helsingin seudun erityiskysymyksiä koskevia tavoitteita. Maakunnan tasolla maankäyttöä suunnitellaan ja ohjataan maakuntakaavalla, jonka laatimisesta vastaa Uudenmaan liitto. Kunnat vastaavat yleis- ja asemakaavoituksesta. Kuntien maankäytön ohjauksesta vastaa Uudenmaan ELY-keskus.

Uudellamaalla on voimassa koko maakunnan kattavat maakuntakaavat sekä vaihemaakuntakaavoja. Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava on vahvistettavana ympäristöministeriössä. Yleiskaavoja on laadittu ja pidetty yllä vaihtelevasti. Muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta Helsingin seudun kunnissa on pääosin voimassa koko kunnan maankäyttöä ohjaavat yleiskaavat. Osa kaavoista on kuitenkin laadittu jo ennen maankäyttö- ja rakennuslain voimaantuloa, eivätkä ne välttämättä ole ajantasaisia. Maankäyttö- ja rakennuslakia muutettiin 2008 siten, että pääkaupunkiseudun kuntien tulee laatia yhteinen yleiskaava, mutta siihen ei ole toistaiseksi ryhdytty.

Kunnat vastaavat rakentamisen ohjauksesta ja valvonnasta. Asemakaava-alueen ulkopuolella kunnat ohjaavat maankäytön suunnitelmallista järjestämistä yleiskaavoituksella ja suunnittelutarveratkaisuilla. Poikkeamisasioiden ratkaisemisessa Helsingillä, Espoolla ja Vantaalla on eräiltä osin muita kuntia laajempi toimivalta (laki kevennettyjen rakentamis- ja kaavamääräysten kokeilusta 1275/2010).

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) ratkaisuilla on merkittävä vaikutus metropolialueen elinvoimaan ja sen asukkaiden hyvinvointiin. Metropolialue on kasvanut voimakkaasti sekä sisäisesti että laajenemalla alueellisesti. Yhtenäinen taajamarakenne ulottuu pääkaupunkiseudun rajojen yli kehyskuntiin. Seudun asukkaalla on entistä useammin asuin- ja työpaikka eri kunnissa ja käytännössä yksityiset ja myös julkiset palvelut voivat olla muussa kuin asuinkunnassa. Seudun kasvu ja asuntojen hintojen nousu etenkin pääkaupunkiseudulla ovat johtaneet kehitykseen, jossa työ- ja asiointimatkat ovat pidentyneet ja liikenne lisääntynyt voimakkaasti.

Metropolialueen maankäytön ja yhdyskuntakehityksen keskeinen ongelma on yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Kuntien välisestä kilpailusta johtuen sijainniltaan hyviä alueita on saatettu osoittaa liian alhaisen tehokkuuden rakentamiseen tai vaikeuttaa yhdyskuntarakenteen kehittämisedellytyksiä yksittäisiin lupiin perustuvalla maankäytöllä kaava-alueiden läheisyydessä. Toisaalta tehokastakin maankäyttöä voidaan suunnata mm. maanomistussyistä tai kuntarajoista johtuen yhdyskuntarakenteen toimivuuden ja taloudellisuuden sekä joukkoliikenteen edellytysten kannalta huonoille alueille. Pääkaupungin kehyskunnissa asuin- ja yritystoiminnan alueita on kuntien välisen kilpailun tuloksena usein sijoitettu irralleen olemassa olevista taajamista kuntarajan tuntumaan.

Metropolialueen yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa yleispiirteisten kaavojen ohjausvaikutus ei toimi riittävän hyvin. Maakuntakaavoilla ei ole pystytty kaikilta osin ratkaisemaan merkittäviäkään ylikunnallisia alueidenkäyttökysymyksiä eikä riittävällä tavalla ohjaamaan metropolialueen uusien merkittävien asuin-, työpaikka- ja palvelualueiden käyttöönottoa, ajoitusta ja toteuttamisjärjestystä. Maakuntakaavojen varaukset mahdollistavat useita vaihtoehtoisia kasvusuuntia eikä priorisointia näiden osalta ole kyetty tekemään.

Maakuntakaavoituksesta vastaava Uudenmaan liitto on kuntayhtymä, jonka ylin päätösvalta on maakuntavaltuustolla. Maakuntakaavoituksen kannalta on ongelmallista, että maakuntavaltuuston ja -hallituksen jäsenet edustavat ensisijaisesti omaa kuntaansa ja pyrkivät päätöksenteossa valvomaan ensisijaisesti oman kuntansa etua. Tämä johtaa usein siihen, että kaavat mahdollistavat seudullisesta näkökulmasta keskenään ristiriitaistenkin alueidenkäyttöratkaisujen toteuttamisen.

Voimassa olevat suunnittelu- ja päätöksentekojärjestelmät eivät ole kyenneet vastaamaan kaupunkiseutujen suunnittelu- ja kehittämistarpeisiin. Tätä on paikattu mm. maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavajärjestelmään kuulumattomilla rakennemalleilla ja kehittämällä sopimusmenettelyjä. Nykymuotoisen MAL-aiesopimusmenettelyn lähtökohtana on yhdistää aiemmat liikennejärjestelmän kehittämistä sekä asunto- ja tonttitarjontaa koskevat aiesopimukset yhdeksi sopimukseksi. Menettelyllä on pyritty löytämään uusi hallinnonalojen rajat ylittävä työkalu, joka kuntakohtaisten intressien sijaan tukisi kaupunkiseudun kokonaisetua ja siihen liittyvien kansallisten tavoitteiden toteuttamista.

MAL-aiesopimus on jossain määrin parantanut kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksiä alueella sekä edistänyt yhdyskuntarakenteen ohjauksen sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista. Vapaaehtoinen suunnitteluyhteistyö ei kuitenkaan ole poistanut metropolialueen kuntien välistä osaoptimointia. Suunnitelmien ja aiesopimusten suhde MRL:n mukaiseen maankäytön ohjaukseen on paikoin johtanut myös ristiriitaisiin tilanteisiin.

*Asuminen*

Metropolialue muodostaa asuntomarkkinoiden kannalta erityisen, muun maan asuntomarkkinoista selvästi poikkeavan kokonaisuuden. Seudun asuntotuotanto ei vastaa riittävässä määrin asuntojen kasvavaan kysyntään, joka on syntynyt toisaalta alueen sisäisestä väestönkasvusta ja toisaalta seudulle muualta lähinnä työn perässä muuttaneista kotitalouksista. Erityisen vaikea tilanne on pääkaupunkiseudulla. Helsingin seudun (pääkaupunkiseudun ja ns. KUUMA-kuntien) asuntotuotantotavoitteena on pitkään pidetty 12 000–13 000 asunnon vuosittaista tuotantoa. Vuosien 2000–2012 aikana seudun tavoitteesta on jäänyt toteutumatta kuitenkin noin neljännes. Seudun kehittämisen ja kilpailukyvyn ylläpitämisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että seudun asuntotuotannon taso onnistutaan nostamaan selvästi toteutunutta tuotantoa korkeammaksi.

Valtion tukeman tuotannon osalta suurimman osan tuotantovastuusta ovat jo pitkään kantaneet kunnat omien yhtiöidensä kautta. Kymmenessä kunnassa vuokra-asunnot ovat kunnan omistaman vuokrataloyhtiön omistuksessa, yhdessä kunnassa omistus toteutuu kiinteistö-osakeyhtiöiden kautta ja kolmessa kunnassa vuokra-asuntokanta on luovutettu Kunta-asunnot Oy:n (KAS) omistukseen. Näiden toimijoiden tuotantokapasiteetti on kuitenkin varsin rajallinen eikä se ole riittänyt aiesopimusten mukaisiin tavoitteisiin. Erityisesti normaalien vuokra-asuntojen tuottaminen on ollut volyymiltaan riittämätöntä. Muita toimijoita tuetussa vuokra-asuntotuotannossa Helsingin seudulla ovat ns. yleishyödylliset yhteisöt. Erityisesti suurimpien yleishyödyllisten toimijoiden kiinnostus nykymuotoista valtion tukemaa vuokra-asuntotuotantoa kohtaan on ollut erittäin vähäistä ja jotkin toimijat ovat pidättyneet uudesta tuetusta tuotannosta käytännössä kokonaan.

Kasvaneeseen kysyntään nähden riittämättömän asuntotarjonnan seurauksena asumisen hintataso on noussut metropolialueella korkeaksi ja karannut paikoin useiden kotitalouksien maksukyvyn ulottumattomiin. Vallitseva asuntomarkkinatilanne hidastaa seudun tarpeeseen perustuvaa väestönkasvua ja aiheuttaa osaltaan yhdyskuntarakenteen hajautumista. Muun muassa heti käyttövalmiin tonttivarannon riittämättömyys vaikeuttaa osaltaan yhdyskuntarakenteen hallittua kehittämistä. Lisäksi kohtuuhintaisten asumisratkaisujen riittämättömyys erityisesti pääkaupunkiseudulla haittaa seudun kilpailukykyä ja työmarkkinoiden toimintaa sekä lisää asuinalueiden eriytymisen ja niiden segregoitumisen uhkaa.

*Liikenne*

Metropolialueella julkisen sektorin liikennetehtäviä hoitaa lähes kaksikymmentä organisaatiota. Pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta annetun lain (829/2009) 1 §:n mukaan Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Vantaan kaupunkien on hoidettava laissa säädetyt jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevat tehtävät yhteistoiminnassa. Tehtävien hoitamisesta vastaa kuntayhtymä HSL. Lain 5 §:n mukaan jätehuoltoa ja joukkoliikennettä hoitavien kuntayhtymien jäsenkuntina voi olla myös muita kuin em. pääkaupunkiseudun kuntia. HSL on alueellaan joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen ja hoitaa (suunnittelee ja tilaa) joukkoliikenteen palvelut jäsenkuntiensa alueella (tällä hetkellä Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kirkkonummi, Kerava ja Sipoo). HSL on myös sopinut ns. Kuuma-kuntien kanssa liikennejärjestelmäsuunnittelun laajentamisesta koko 14 kunnan alueelle.

Kuntien tehtävänä on yleis- ja asemakaavoitukseen liittyvä liikennejärjestelmä- ja liikennesuunnittelu, katujen ja kevyen liikenteen väylien suunnittelu, rakennuttaminen ja kunnossapito sekä metro- ja raitiotieverkon suunnittelu, rakennuttaminen ja kunnossapito sekä edellä mainittuihin tehtäviin liittyvä päätöksenteko.

Uudenmaan liitto vastaa maakuntakaavoitukseen liittyvästä liikennesuunnittelusta ja kaavavarauksista, Uudenmaan ELY tienpidosta maantieverkolla[[1]](#footnote-1). ELY-keskus on toimivaltainen joukkoliikenneviranomainen ja vastaa joukkoliikenteen suunnittelusta ja hankinnasta alueellaan[[2]](#footnote-2).

Liikennevirasto vastaa liikennejärjestelmän ylläpidosta ja kehittämisestä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa sekä valtion tie- ja rataverkosta, merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta ja ohjaa Uudenmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualuetta tienpidossa ja joukkoliikenteen järjestämisessä. Liikennevirasto vastaa myös mm. koko Suomen ratojen suunnittelusta, ylläpidosta ja rakentamisesta sekä liikenteenohjauksesta.

Muita liikennesektorin toimijoita ovat Trafi, Finnavia (lentokentät), satamat sekä lukuisat liikennepalveluja tuottavat operaattorit. Valtakunnallista liikennepolitiikkaa ohjaa liikenne- ja viestintäministeriö[[3]](#footnote-3).

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen vaikeuttaa seudun liikenneratkaisujen ja erityisesti joukkoliikenteen järjestämistä kustannustehokkaasti. Yhtenäisen seudullisen näkemyksen puute on ongelma, sillä se johtaa usein kompromisseihin, jotka eivät ole koko seudun edun mukaisia. Toinen ongelma on maankäytön ja liikenteen päätösten eriytyminen. Maankäytöstä päättävät kunnat kaavoitusmonopolinsa turvin, liikenteestä taas joko kunnat, HSL tai valtio. Ongelmaa on koetettu ratkaista MAL-aiesopimuksella, mutta se ei ole ollut toiminnan koordinoinnissa riittävä keino. Esiin ovat myös nousseet raskaaseen raideliikenteeseen ja asemiin tukeutuvien alueiden paikoin tehoton rakentaminen ja poikittaisen joukkoliikenteen kehittämisen ongelmat. Eri liikennemuodot eivät toimi saumattomasti yhteen (vaihtoyhteydet, liityntäpysäköinti) ja suuri toimijoiden määrä on johtanut siihen, että kenelläkään ei tunnu olevan vastuuta kokonaisuudesta. Ongelmia aiheuttaa myös liikennejärjestelmän kehittämisen rahoituksen riittämättömyys ja rahoitusvastuiden selkiintymättömyys. Lukuisa määrä toimijoita johtaa tarpeettoman suuriin hallinnollisiin kustannuksiin.

*Ympäristöpalvelut*

Metropolialueen vesi- ja jätehuollon palveluja tuottaa pitkälle toistakymmentä toimijaa, joiden joukossa HSY:n osuus sekä volyymistä että henkilökunnasta on selvästi suurin. HSY:n jäsenkuntia ovat Helsinki, Espoo, Kauniainen ja Vantaa, minkä lisäksi HSY tekee yhteistyötä Kirkkonummen, Tuusulan, Sipoon, Keravan, Järvenpään, Mäntsälän ja Pornaisten kanssa mm. vesi- ja jätehuollossa. Lisäksi HSY tekee laajaa yhteistyötä ilmansuojelussa, ilmastopolitiikassa ja maankäytön, asumisen ja liikenteen kysymyksissä Helsingin seudun kuntien kanssa.

Metropolialueella toimii lisäksi kymmenen kunnallista vesihuoltolaitosta (Kerava, Kirkkonummi, Sipoo, Tuusula, Vihti, Hyvinkää, Järvenpää, Mäntsälä, Nurmijärvi ja Pornainen) sekä kolme muussa julkisessa omistuksessa olevaa vesihuoltolaitosta (Tuusulan seudun vesilaitos kuntayhtymä, Pääkaupunkiseudun Vesi Oy ja Keski-Uudenmaan vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä).

Seutu- ja ympäristötiedon tehtävinä ovat ilmanlaadun seuranta, ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen strategiatyö sekä seudullisen tiedon tuottaminen. Tietoyhteistyöyksikkö tuottaa, kokoaa ja jalostaa seudullisesti yhtenäisiä rekisteri- ja paikkatietoja sekä seudun kehitystä kuvaavaa tietoa muun muassa väestöstä, asumisesta, työssäkäynnistä, yritystoiminnasta, yhdyskuntarakenteesta ja maankäytöstä Helsingin seudun 14 kunnan alueella. HSY vastaa yhdessä HSL:n ja Uudenmaan liiton kanssa MAL-aiesopimuksen tietopohjasta ja seurantajärjestelmästä.

Ympäristöpalveluiden kehittämisen keskeisenä haasteena on nykyistä yhtenäisemmän seudullisen näkemyksen aikaansaaminen, operatiivisen kustannustehokkuuden parantaminen erityisesti vesihuollossa sekä yhteistyön tiivistäminen ilmastomuutoksen hillinnässä ja siihen sopeutumisessa.

**Tavoitteet**

*Maankäyttö ja yhdyskuntarakenteen toimivuus*

Metropolialueen kaavoituksen ja kaavajärjestelmän kehittämisen keskeisiä tavoitteita ovat yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän toimivuuden ja taloudellisuuden parantaminen, ilmastonmuutoksen ehkäisy, riittävän ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon varmistaminen ja sosiaalisen eheyden turvaaminen sujuvalla ja vuorovaikutteisella yhtenäiseen kokonaisuuteen tähtäävällä viranomaisprosessilla. Yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän toimivuudella on myös erittäin suuri merkitys sekä työmarkkinoiden toimivuuden että kaupunkialueen tuottavuuden näkökulmasta.

Metropolialueen kaavajärjestelmää kehitetään metropolihallinnolle asetettujen tavoitteiden mukaisesti erityisesti metropolikaavalla. Metropolikaavalle asetettavien tavoitteiden kannalta on tarpeen, että metropolikaavan ohjausvaikutus kuntien kaavoitukseen ja muuhun viranomaistoimintaan määritellään täsmällisemmin kuin nykyinen maakuntakaavan ohjausvaikutus.

Seudullisesti yhtenäinen ja aktiivinen maapolitiikka on keskeinen keino yhdyskuntarakennetta ja asuntotuotantoa koskevien seudullisten tavoitteiden toteutumisen varmistamiseksi. Metropolihallinnolla tulee olla mahdollisuus päättää keskeisistä seudullisista maapolitiikan linjauksista.

*Asuminen*

Seudun kilpailukyvyn ja tasapainoisen sekä eheän kehittymisen kannalta asuntokysymys ja sen ratkaiseminen ovat avainasemassa. On välttämätöntä, että metropolialueella rakennetaan riittävässä määrin tarvetta vastaavia ja yhdyskuntarakenteen kannalta oikein sijoittuvia asuntoja. Seudullisesti merkittävät asuntoalueet voivat olla täydennys- ja korjausrakentamisen tai uusien asuntoalueiden kokonaisuuksia.

Asuntomarkkinoiden toimivuutta parantava ja asuntojen hintatasoa alentava uudistuotanto edellyttää riittävää ja kysyntää vastaavaa sekä sijainniltaan yhdyskuntarakenteellisesti hyvin sijoittuvaa tonttivarantoa, joka on myös helposti käyttöön otettavissa. Asuntotuotannon tavoitteiden määrittelyssä on otettava huomioon myös valtion metropolialueen asuntuotannolle asettamat tavoitteet. Siksi on perusteltua, että metropolihallinnolla on strategisella tasolla päävastuu metropolialueen asuntojen kokonaistuotantotavoitteen määrittämisestä ja sen vaatimien edellytysten luomisesta metropolikaavassa ja sen toimeenpano-osassa. Tavoitteena on vähintään viiden vuoden tuotantotavoitetta vastaavan jatkuvan sekä suunnitelmallisesti käyttöön otettavissa olevan tonttireservin turvaaminen metropolihallinnon ja kuntien yhteistyönä. Metropolikaavassa ja sen toimeenpano-osassa osoitetaan erityisesti metropolialueen seudullisen kehityksen kannalta merkittävät asuntotuotantoalueet. Näillä asuntoalueilla viimesijainen vastuu myös asuntotuotannon toteutumisesta on tarkoituksen mukaista antaa metropolihallinnolle.

*Liikenne*

Tavoitteena on seudullisesti strategisten maankäyttö- ja liikenneratkaisujen yhteensovittaminen sekä näiden valittujen toimenpiteiden toteuttamisen varmistaminen maakuntakaavaa sitovammalla ohjausjärjestelmällä. Seudullinen liikennejärjestelmä sisältää jalankulun ja pyöräilyn edistämistä, liikenteen ohjausta, hinnoittelua ja säätelyä sekä liikennejärjestelmän operointia ja ylläpitoa sekä suurten väylähankkeiden suunnittelua ja toteutusta. Työssäkäynnin, asioinnin ja liikkumisen osalta keskeisin kysymys on se, miten mahdollistetaan arjen sujuvuus.

*Ympäristöpalvelut*

Tavoitteena on kehittää ympäristöpalveluja vastaamaan entistä paremmin ja kattavammin seudullisia tarpeita. Erityisesti tämä koskee vesihuoltoa sekä seutu- ja ympäristötiedon palveluita. Vesihuollon laatua, toimintavarmuutta ja taloutta parannetaan yhdistämällä pienempiä yksiköitä suuremmiksi alueellisiksi toimijoiksi.

Seudullisen yhdistämisen tavoitteena on vähentää vesi- ja jätehuollon kustannuksia, hyödyntää uutta teknologiaa, pitää verkostot teknistaloudellisesti optimaalisessa kunnossa sekä kilpailuttaa hankinnat käyttäen markkinoilla hyväksi asiantuntemusta ja kokoa.

Ilmanlaadun seurantaan tarvitaan ns. taustamittaustietoja myös varsinaisen seuranta-alueen ulkopuolelta; tämä on yksi syy siihen, miksi mittausta ja seurantaa kannattaa tehdä kuntaa laajemmalla alueella. Vastaavasti koko pääkaupunkiseudulla hyödynnettävää osaamista liittyy rekisteri- ja paikkatietojen hyödyntämiseen.

**VAIHTOEHDOT METROPOLIHALLINNON TEHTÄVIKSI**

**Maankäyttö**

*Metropolikaava maankäytön suunnittelun välineenä*

Metropolialueen maankäytön suunnittelun keskeinen väline on metropolikaava**,** jonka metropolihallinto laatisi ja hyväksyisi. Metropolikaavan sisällöllisenä lähtökohtana on esittää metropolialueen maankäytön, asumisen ja liikenteen tulevan kehityksen kokonaiskuva. Metropolikaava keskittyisi seudun kehityksen ja kaavan tavoitteiden kannalta keskeisten seudullisten kysymysten ratkaisemiseen. Samalla metropolikaavan tulisi edistää metropolialueella koko kaavajärjestelmän toimivuutta ja kaavoituksen sujuvuutta.

Metropolikaavaan kuuluisi suunnitelmaosa, joka sisältäisi pitkän aikavälin tavoitetilan ja ratkaisut yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä, sekä toimeenpano-osa, jossa määritellään lähivuosien kehittämiskohteet ja tarvittavat toimenpiteet. Kaavan toteuttamistoimenpiteitä ja niiden ajoitusta voitaisiin määritellä kaavan toimeenpano-osassa annettavilla määräyksillä ja metropolisopimuksella (ks. kohta 2.2.7). Työnjako toimeenpano-osassa annettavien määräysten ja metropolisopimuksen välillä voisi olla joustava.

Metropolikaava ja erityisesti sen toimeenpano-osa määrittelisi lähivuosien seudullisesti merkittävät asumisen ja elinkeinotoimintojen täydennys- ja uudisrakentamisalueet sekä niihin yhteen sovitetut liikenteen kehittämistoimenpiteet. Toimintojen sijoittumisen lisäksi metropolikaava määrittelisi myös em. seudullisten MAL-kohteiden toteuttamisjärjestystä ja ajoitusta sekä eri toimijoiden toteutusvastuuta. Metropolikaavassa osoitettaisiin lisäksi metropolialueen valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät liikenneväylät, energia-, vesi- ja jätevesihuollon verkosto, jätehuollon alueet sekä virkistys- ja suojelualueet.

Metropolikaava korvaisi alueellaan maakuntakaavan ja kokonaisyleiskaavan ja se tulisi sovittaa yhteen hallinnon alueen ulkopuolella olevaan maakuntakaavaan. Asemakaavoitus voisi perustua suoraan metropolikaavaan. Metropolikaavaan voisi tarvittaessa sisältyä osayleiskaavan kaltaisia tarkasteluja ja osayleiskaavan tapaan esitettyjä maankäyttöratkaisuja. Toisaalta metropolikaava voisi suunnittelutarpeen mukaan olla myös yleispiirteisempi, esimerkiksi maakuntakaavan tapaan. Metropolikaavassa voisi olla suunnittelutarpeen mukaan esitystavaltaan ja sisällöltään erilaisia osia.

Kaavajärjestelmän toimivuuden kannalta olisi tarpeen, että kunnat voisivat edelleen laatia ja pitää ajan tasalla muiden kuin seudullisesti keskeisten kysymysten ratkaisemiseen tarkoitettuja osayleiskaavoja. Jollei metropolialueella olisi mahdollista laatia oikeusvaikutteisia osayleiskaavoja, metropolikaavassa jouduttaisiin käsittelemään ja ratkaisemaan myös sellaisia maankäyttökysymyksiä, jotka eivät ole seudullisesta näkökulmasta keskeisiä. Myös metropolikaavassa osoitetuilla seudullisesti merkittävillä alueilla (MAL-alueet) kunta voisi ennen asemakaavan laatimista laatia ja hyväksyä osayleiskaavan, jos se on tarpeen metropolikaavan tarkentamiseksi. Osayleiskaavoja laadittaessa metropolikaava tulisi ottaa huomioon laissa määriteltävien oikeusvaikutusten mukaisesti.

Metropolikaavan alueella voitaisiin laatia myös kuntien yhteisiä yleiskaavoja esimerkiksi kahden kunnan raja-alueen maankäytön yhteistä suunnittelua varten silloin, kun suunnittelun kohteena ei ole metropolikaavaan kuuluvia seudullisia kysymyksiä.

MRL:n mukaista pääkaupunkiseudun yhteistä yleiskaavaa (MRL 46 a §) ei metropolikaavan voimaantulon jälkeen tarvittaisi. Mahdollinen kuntien raja-alueiden yhteisen yleiskaavoituksen tarve voitaneen myös pääkaupunkiseudulla hoitaa yhteistä yleiskaavan koskevien maankäyttö- ja rakennuslain yleisten säännösten pohjalta ilman pääkaupunkiseudun yhteistä yleiskaavaa koskevia erityissäännöksiä.

Maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen kuntien yhteinen yleiskaava on maankäyttö- ja rakennuslain mukaan saatettava ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Ympäristöministeriön tarkoituksena on maankäyttö- ja rakennuslain toimivuusarvioinnin[[4]](#footnote-4) pohjalta käynnistää selvitys maakuntakaavojen vahvistamismenettelyn vaihtoehdoista.

Metropolihallinnon, kuntien ja valtion viranomaisten vuorovaikutuksen ja yhteistyön sisältöä ja muotoja metropolikaavan laadinnassa selvitetään tarkemmin jatkovalmistelun yhteydessä. Siinä yhteydessä arvioidaan myös, voidaanko valtakunnallisten tavoitteiden ja valtion intressien turvaaminen kaavassa ratkaista muulla tavalla kuin metropolikaavan vahvistamismenettelyllä.

*Metropolikaavan oikeusvaikutukset*

Metropolikaavan keskeiset oikeusvaikutukset kohdistuisivat kuntien kaavoitukseen sekä kuntien ja valtion muuhun alueiden käyttöä koskevaan viranomaistoimintaan. Metropolikaavalle asetettavien tavoitteiden kannalta on tarpeen, että metropolikaavan ohjausvaikutus kuntien kaavoitukseen ja muuhun viranomaistoimintaan määriteltäisiin täsmällisemmin kuin nykyinen maakuntakaavan ohjausvaikutus. Erityisesti toteuttamisen edistämistä koskevien oikeusvaikutusten osalta metropolikaavan ohjausvaikutusten tulisi olla täsmällisempiä kuin maakuntakaavan tai yleiskaavan ohjausvaikutus.

Metropolikaavassa voitaisiin antaa seudullisiin MAL-alueisiin ja toimenpiteisiin liittyviä määräyksiä huomioon otettaviksi yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa. Määräykset voisivat koskea mm. asemakaavoituksen ajoitusta (esim. määräaikaa asemakaavan tai sen muutoksen hyväksymiselle) ja eri tarkoituksiin asemakaavoitettavaa kerrosalaa. Määräykset voisivat koskea seudullisten MAL-alueiden ja toimenpiteiden edellyttämien liikennehankkeiden toteutuksen keskinäistä ajoitusta, asuntotuotannon, toimitilarakentamisen ja seudullisesti merkittävien kaupan hankkeiden toteutuksen ajoitusta ja toteutusperiaatteita sekä liikenne- ja yhdyskuntatekniikan hankkeiden toteuttamisjärjestystä ja -ajoitusta sekä eri toimijoiden toteutusvastuita.

Laissa määriteltäisiin ja täsmennettäisiin, mitä määräyksiä ja velvoitteita kunnille voitaisiin metropolikaavassa osoittaa ottaen huomioon mm. kunnallisen itsehallinnon asettamat oikeudelliset reunaehdot.

Metropolikaavan toteuttamistoimenpiteitä ja niiden ajoitusta voitaisiin määritellä kaavan toimeenpano-osassa annettavilla määräyksillä ja metropolisopimuksella. Jatkovalmistelussa selvitetään yksityiskohtaisemmin metropolikaavassa annettavien määräysten ja metropolisopimuksen tehtäväjakoa metropolikaavan toteuttamisessa. Erityisesti on tarpeen selvittää toteuttamista ja sen ajoitusta koskevien kaavamääräysten oikeudellisia edellytyksiä tilanteissa, joissa toteuttamistoimenpiteiden ja niiden ajoituksen määrittely saattaisi johtaa kunnan kannalta merkittäviin velvoitteisiin esimerkiksi kadunpidon taikka sosiaali-, terveys- tai opetuspalvelujen toteuttamisessa. Jäljempänä luvussa III esitettävässä vähimmäistehtävät-mallissa, joka perustuisi kuntayhtymähallintoon, metropolisopimuksen merkitys metropolikaavan toteuttamisessa olisi suurempi kuin esitettävässä laajassa mallissa, joka perustuisi kuntaa laajemman alueen itsehallintoon. Jälkimmäisessä mallissa merkittävä osa metropolikaavan toteuttamistoimenpiteistä kuuluisi metropolihallinnolle.

Metropolikaavan riittävän ohjaavuuden varmistamiseksi arvioidaan tarpeet täydentää ja täsmentää metropolialuetta koskevia valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita.

Metropolikaavalla tulisi olla seudullisten tavoitteiden toteuttamiseksi myös rakentamista ja muuta maankäyttöä koskevia suoraan maanomistajaan kohdistuvia oikeusvaikutuksia samaan tapaan kuin nykyisin maakuntakaavalla ja yleiskaavalla. Myös suoraan maanomistajaan kohdistuvat metropolikaavan oikeusvaikutukset voitaisiin kaavaa laadittaessa määritellä joustavasti samaan tapaan kuin maakuntakaavan ja yleiskaavaan oikeusvaikutukset.

Tarve asemakaavan ulkopuolisen alueen maankäytön ohjaamiseen poikkeaa metropolialueella merkittävästi maan muista alueista. Tämän vuoksi asemakaavan ulkopuolinen alue tulisi määritellä suunnittelutarvealueeksi (MRL 16 §) siten, että rakentaminen asemakaavan ulkopuolisella alueella lähtökohtaisesti edellyttää suunnittelutarveratkaisua.

Jatkovalmistelussa arvioidaan, miten metropolikaavalla on muuten tarpeen ohjata asemakaavan ulkopuolisen alueen rakentamista. Tällöin selvitetään myös sitä, tulisiko metropolikaavalla voida ohjata esimerkiksi rakennusten purkamisen ja maisemaa muuttavien toimenpiteiden luvanvaraisuutta samaan tapaan kuin nykyisin yleiskaavassa.

*Metropolikaavan laatiminen ja pitäminen ajan tasalla*

Lakiin olisi tarpeen ottaa säännökset metropolihallinnon velvollisuudesta metropolikaavan laatimiseen ja pitämiseen ajan tasalla alueen kehittämistarpeiden edellyttämällä tavalla. Lakiin tulisi sisällyttää säännös määräajasta, jonka kuluessa metropolikaava on ensimmäisen kerran saatettava metropolivaltuuston hyväksyttäväksi. Metropolikaavan suunnitelmaosa päivitettäisiin tarvittaessa. Metropolikaavan toimeenpano-osan laatiminen ja tarkistaminen muodostaisivat jatkuvan suunnitteluprosessin, jonka painopistealueet määräytyvät kulloinkin ajankohtaisten suunnittelutarpeiden pohjalta.

Laissa olisi määriteltävä metropolikaavan suhde alueella jo voimassa oleviin maakunta-, yleis- ja asemakaavoihin. Metropolikaavan alueella voimassaolevat maakuntakaavat sekä yleis- ja asemakaavat olisivat voimassa kunnes metropolikaava tulee voimaan. Metropolikaavan laatimisen ajaksi metropolihallinnolla tulisi olla mahdollisuus määrätä rakennuskielto voimassaolevan kaavan alueelle. Sääntelyn tulisi periaatteiltaan vastata maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kunnan mahdollisuutta rakennuskiellon määräämiseen kaavan laatimisen ajaksi.

Metropolikaavan voimaantuloon liittyen tarvittaneen lyhyehkö siirtymäaika, jonka kuluessa maankäyttöä voitaisiin ohjata ja yksittäisiä hankkeita voitaisiin yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa ja lupamenettelyissä käsitellä maakunta- ja yleiskaavan pohjalta, vaikka nämä olisivat ristiriidassa metropolikaavan kanssa. Siirtymäajan jälkeen metropolikaava korvaisi maakuntakaavan ja metropolikaavan kanssa ristiriidassa olevat yleis- ja osayleiskaavat. Asemakaava olisi metropolikaavan alueella voimassa, kunnes se muutetaan tai kumotaan. Myös kunnan velvollisuus asemakaavan pitämiseen ajan tasalla ja MRL 60 §:n mukainen asemakaavan ajanmukaisuuden arviointimenettely olisivat metropolikaavan alueella voimassa. Asemakaavan suhde metropolikaavaan on keskeinen asemakaavan ajanmukaisuuden arviointikriteeri.

*Metropolihallinnon muut maankäyttöön liittyvät tehtävät*

**Maapolitiikka.** Metropolihallinnon keskeisenä tavoitteena tulee olla seudullisesti yhtenäinen aktiivinen maapolitiikka, joka edistää maankäytön ja asumisen tavoitteiden toteuttamista. Tämän vuoksi metropolihallinnon tulisi päättää tavoitteen mukaisen seudullisen maapolitiikan keskeisistä linjauksista. Metropolihallinto voisi hankkia maata sen toteutettavaksi kuuluvia tarkoituksia varten, erityisesti valtion tukemaa asuntotuotantoa varten. Työryhmä on kartoittanut metropolihallinnon maapoliittiseen toimivaltaan liittyen kolmea vaihtoehtoa.

Metropolihallinnolla voisi olla mahdollisuus nykyisin kunnalle kuuluvien maapolitiikan keinojen käyttämiseen. Metropolihallinnolla olisi siten lunastuslupaan perustuva lunastusoikeus maan hankkimiseksi. Metropolikaavan perusteella metropolihallinto voisi myös saada luvan lunastaa maata saman tapaan kuin kunta tai muu kaavaa toteuttava viranomainen voi nykyisin saada luvan lunastaa maakunta- tai yleiskaavassa osoitettuja alueita (MRL 99 §). Metropolihallinnolla olisi myös mahdollisuus käyttää etuostolain mukaista etuosto-oikeutta edellä mainittuihin tarkoituksiin ja tehdä maankäyttösopimuksia. Lunastus- ja etuosto-oikeuden antaminen metropolihallinnolle edellyttäisi muutoksia lunastuslakiin ja etuostolakiin.

Vaihtoehtoisesti muut lakisääteiset maapolitiikan keinot MRL 99 §:n mukaista lunastusoikeutta lukuun ottamatta (muut lunastusoikeudet, etuosto-oikeus, maakäyttösopimukset) olisivat yksinomaan kuntien käytettävissä. Metropolihallinto päättäisi kuitenkin tässäkin vaihtoehdossa seudullisen maapolitiikan keskeisistä linjauksista.

Mahdollista olisi myös se, että metropolihallinnolla ei olisi kunnalle kuuluvia maapolitiikan pakkokeinoja käytettävissään. Sen sijaan metropolialueen kunnat saisivat nykyisen keinovalikoiman täydennyksenä oikeuden lunastaa maata ilman lupamenettelyä metropolikaavassa osoitetuilla seudullisilla MAL-alueilla, joita koskisi erityinen kaavamääräys. Määräyksen antamisen edellytyksenä olisi, että alue tarvitaan yleisen tarpeen edellyttämällä tavalla yhdyskuntarakentamiseen. Lisäksi etuostolakia ehdotettaisiin tarkistettavaksi niin, että nykyisin pääkaupunkiseudun kuntia koskevat erityissäännökset, joilla etuosto-oikeutta pääkaupunkiseudun kunnissa on väljennetty, ulotettaisiin koskemaan myös metropolikaavassa osoitettuja

MAL -alueita muissa kunnissa.

Kaikissa kolmessa vaihtoehdoissa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia kehittämisalueita voitaisiin nimetä myös metropolikaavassa. Samalla väljennettäisiin kehittämisalueen nimeämisen kriteereitä niin, että ne voisivat nykyistä paremmin tukea metropolialueen kehittämistä.

**Suunnittelutarvealueista ja suunnittelutarveratkaisuista** päättäminen esitetään siirrettäväksi metropolihallinnolle. Tarve asemakaavan ulkopuolisen alueen maankäytön ohjaamiseen poikkeaa metropolialueella merkittävästi maan muista alueista. Metropolialueen yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteiden vuoksi asemakaavan ulkopuolinen alue tulisi määritellä metropolialueella yleisesti suunnittelutarvealueeksi siten, että rakentaminen lähtökohtaisesti edellyttää suunnittelutarveratkaisua.

**Poikkeamistoimivaltaan** ei esitetä muutoksia. Metropolihallinnolla tulisi olla valitusoikeus kuntien ja ELY-keskuksen poikkeamispäätöksistä. Tämä vastaa jo nykyisin voimassa olevaa viranomaisten valitusoikeutta poikkeamispäätöksistä omaa toimialaansa koskevissa asioissa (MRL 193 §).

**Asuminen**

Asumiseen liittyvät tehtävät voidaan jäsentää ainakin kolmella tavalla.

Metropolihallinto voisi ensinnäkin toimia strategisen suunnittelun roolissa käyttäen metropolikaavaa lähinnä ohjaamassa kuntien omaa toimintaa seudun asuntotuotantotavoitteen edellytysten turvaajana. Metropolikaavassa ja sen toimeenpano-osassa osoitettaisiin erityisesti metropolialueen seudullisen kehityksen kannalta keskeiset asuntotuotantoalueet, jotka voivat olla täysin uusien asuntoalueiden ohella myös suuria täydennys- ja korjausrakentamisen kokonaisuuksia. Alueiden toteutuksen suunnittelu ja aikataulutus tapahtuisi seudullisesti nykyistä koordinoidummin. Metropolihallinolla ei olisi tässä vaihtoehdossa roolia asuntotuotannon käytännön toteutuksessa eikä asuntojen omistamisessa, vaan se tapahtuisi edelleen nykyisen käytännön tavoin kuntien ja muiden alan toimijoiden toimesta.

Toisessa vaihtoehdossa metropolihallinnolle keskitettäisiin kuntien rakennuttamispalvelut metropolikaavan mukaisilla seudullisesti keskeisillä asuntotuotantoalueilla valtion tukeman tuotannon osalta. Metropolihallinto kilpailuttaisi tuettujen asuntojen suunnittelun ja niiden toteuttamisen seudullisesti keskeisillä asuntoalueilla. Tuettujen asuntojen omistus olisi edelleen kunnilla tai niiden omistamilla yhtiöillä. Myös yleishyödylliset yhteisöt voisivat edelleen toimia nykyisen käytännön mukaisesti tuettujen asuntojen rakennuttajina ja omistajina koko metropolialueella.

Kolmannessa vaihtoehdossa metropolihallinnolle voitaisiin osoittaa tehtäväksi valtion tukemien asuntojen omistaminen, ylläpito ja asukasvalinta. Tällainen tilanne voisi toteutua siinä tapauksessa, että muut toimijat eivät metropolikaavan ja sen toimeenpano-osan mukaisesti ryhtyisi riittäviin ja tarvittaviin toimenpiteisiin vuokra-asuntojen toteuttamiseksi ja omistamiseksi. Kokonaan poissuljettu tehtävä ei voi myöskään olla omistusasuntojen tuottaminen, mikäli esimerkiksi heikossa suhdannetilanteessa alueen asukasrakenne uhkaa jäädä yksipuoliseksi.

Edellä mainittujen lisäksi metropolihallinnolle voitaisiin antaa mahdollisuus hankkia seudullisesti keskeisillä asuntoalueilla tonttimaata, jotta voidaan kaikissa tilanteissa varmistua seudullisesti keskeisten asuntotuotantoalueiden toteutumisesta metropolikaavan mukaisesti.

**Liikenne**

Työryhmä on toimeksiantonsa mukaisesti arvioinut metropolihallinnolle soveltuvia liikennesektorin tehtäviä. Seuraavassa on esitetty tarkastelussa mukana olleita tehtäviä.

**Liikennejärjestelmäsuunnittelu** on strateginen seudullinen tehtävä, jossa tiiviissä yhteistyössä maankäytön suunnittelun kanssa määritetään pitkän tähtäimen visio, tavoitteet, liikennepoliittiset linjaukset sekä tarvittavat toimenpiteet näiden toteuttamiseksi.

**Joukkoliikenteeseen** liittyviä tehtäviä ovat: toimialueensa joukkoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen sekä sen toimintaedellytyksien edistäminen; bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikennepalvelujen hankinta; joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hintojen hyväksyminen; joukkoliikenteen markkinoinnista ja matkustajainformaatiosta vastaaminen sekä lippujen myynnin ja matkalippujen tarkastuksen järjestäminen. Suunnittelua lukuun ottamatta nämä tehtävät ovat operatiivisia.

**Liityntäpysäköinnin järjestäminen** edellyttää järjestelmätason seudullista suunnittelua, toteutussuunnittelua ja itse toteuttamista rahoituksineen. Liityntäpysäköinnin hoito käsittää pysäköintialueiden ja -laitosten sekä niiden informaatio- ja maksujärjestelmien kunnossapidon ja ylläpidon. Käytännössä tämä on varsin operatiivista toimintaa, mutta seudullisen liikennejärjestelmän tärkeänä osana tehtävälle tulee löytää toteuttaja.

**Metro- ja raitiotieverkon** kehittäminen, ylläpito ja kunnossapito**.** Metroverkon ja tulevan pikaraitiotieverkon hallinnointi (kehittämispäätökset, rahoitus, ohjaus) on seudullista strategista tehtävää. Rakennuttaminen, rakentaminen ja ylläpito sekä kunnossapito ovat puolestaan selkeästi operatiivista toimintaa. Perinteisempi raitiotieverkko ei nykyisellään puolestaan ole seudullinen vaan yhden kunnan sisäistä liikennettä.

**Radanpito** on valtakunnallista toimintaa, jolla on myös seudullinen ulottuvuus. Radanpidossa tehtävät seudullisetkin ratkaisut vaikuttavat koko maan raideliikenteeseen. Toisaalta radanpito edellyttää suppeaa erikoisosaamista. Tämän vuoksi on arvioitu, ettei radanpitoa kannata eriyttää metropolialueen ja muun maan kesken ja että se on tarkoituksenmukaista pitää yksissä käsissä.

**Tienpito** merkitsee kokonaisvaltaista vastuuta valtion tieverkosta: suunnittelua, rakentamista, kunnossapitoa ja liikenteen hallintaa. Strategista merkitystä on kehittämispäätöksillä mukaan lukien suunnittelun tavoitteet ja rahoitus. Muu toiminta on etupäässä operatiivista. On kuitenkin niin, että tienpidon kokonaisuutta ei ole tarkoituksenmukaista rikkoa eri organisaatioille vaan tieverkosta on pidettävä huolta elinkaariajattelun mukaan.

Valtatietovat valtakunnallisia väyliä ja niiden kehittäminen on pääsääntöisesti valtion intressissä. Kuitenkin mitä lähemmäksi kaupunkialuetta tullaan, sitä suurempi strateginen merkitys näillä teillä on seudun kehittämiseen kokonaisuutena. Työryhmän näkemyksen mukaan raja voisi kulkea Kehä III:lla, siten että Kehä III ja sen ulkopuolella olevat päätiet olisivat luonteeltaan joka tapauksessa valtion hoidettavia. Muilta osin voitaisiin myös valtateiden tienpito siirtää metropolihallinnolle, jos sille muutenkin siirtyy tien ja kadunpitoon liittyviä operatiivisia tehtäviä.

**Kadunpito** on pitkälti operatiivista ja myös paikallista toimintaa. Isompien seudullisten väylien kehittämisellä ja suunnitteluratkaisuilla on kuitenkin selvä strateginen ja seudullinen ulottuvuus. Katuverkon kehittäminen on myös kiinteästi sidoksissa asuntotuotantoon ja luo sille edellytyksiä. Kadunpito on seudullisesti sirpaloitunutta toimintaa. Jokainen kunta hoitaa itsenäisesti oman alueensa kadunpidon. Olisi syytä arvioida voitaisiinko toiminnat yhdistämällä päästä kokonaisuutena olennaisesti suurempaan kustannustehokkuuteen.

**Liikenteen ohjaus ja hallinta** ovat liikennejärjestelmäkokonaisuuteen liittyvää toimintaa: liikenneolojen seurantaa, liikennetiedottamista ja tieliikenteen häiriönhallintaa. Liikenteen hallinta käsittää myös rautatieliikenteen ohjauksen. Mikäli metropolihallinnolle annetaan laajasti liikennesektorin tehtäviä, olisi harkittava mikä olisi metropolihallinnon rooli seudullisella liikenteen ohjauksella.

**Liikkumisen ohjauksella** pyritään vaikuttamaan liikkujien käyttäytymiseen esimerkiksi kulkumuodon valintatilanteissa. Tehtävä liittyy luontevasti liikennejärjestelmätyöhön ja sopii näin hyvin metropolihallinnolle.

Työryhmä on hahmotellut erilaisia kokonaisuuksia liikennetehtävien hoitoon metropolialueella. Tavoitteena on pidetty sitä, että metropolihallinnolle annettavalla tehtävällä on painava seudullinen strateginen merkitys. Toisaalta monessa yhteydessä on havaittu ongelmana olevan suunnitelmien toteutumisen epävarmuus. Tällöin metropolihallinnolla täytyisi olla edellytykset ja keinot suunnitelmiensa toteuttamiseksi. Kolmanneksi on tavoitteena pidetty myös hallinnon rakenteiden kehittämistä rinnakkaisten toimintojen vähentämisellä ja yhdistämisellä. Lähtökohtana on ollut liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maankäytön suunnittelun yhdistäminen samaan yksikköön.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) tehtävistä metropolihallintoon siirtyisi vähintään liikennejärjestelmäsuunnittelu. Joukkoliikenteen järjestämisessä koko metropolialueen mukana oleminen olisi eduksi. Siksi työryhmä ehdottaa kaikkien HSL:n toimintojen siirtämistä metropolihallinnolle, vaikka joukkoliikenteen järjestäminen onkin enemmän operatiivista kuin strategista toimintaa.

ELY-keskusten liikennevastuualueelta ehdotetaan siirrettäväksi liikennejärjestelmäsuunnittelu ja joukkoliikenteen järjestäminen metropolihallinnon alueella.  Myös tienpidon vastuuta ehdotetaan siirrettäväksi metropolihallinnolle.

Kadunpito ja alueellinen tienpito pysyisi vähimmäistehtävät-mallissa kunnilla ja ELY-keskuksella. Laajassa mallissa myös kadun- ja tienpidon tilaaminen metropolialueella siirtyisi metropolihallinnolle. Tämän operatiivisen toiminnan siirto perustuu siihen, että se mahdollistaa kustannussäästöjä, kun rinnakkaisten organisaatioiden toimintoja, hallintoa ja henkilöstöresursseja yhdistetään. Toisaalta myös metropolikaavan toteuttamisedellytykset paranisivat, jos myös toimivaltaa siirrettäisiin hallinnolle.

**Ympäristöpalvelut**

Metropolikaavoitukseen ja seudullisten MAL-tehtävien suunnitteluun ja toimeenpanoon tarvitaan osaamista ja asiantuntemusta muun muassa vesi- ja jätehuollon, asumisen, paikkatiedon sekä ilmastopolitiikan kysymyksissä. Tämän vuoksi on ajateltavissa, että HSY:stä siirtyisi metropolihallintoon toiminnan käynnistyessä pelkästään edellä mainittujen tehtävien johtamiseen, strategiseen suunnitteluun ja keskushallintoon liittyviä toimintoja. Sen sijaan HSY:n operatiivisia toimintoja ei tarvitsisi heti siirtää johtuen jäsenpohjien erilaisuudesta ja omaisuuden siirtymisen edellyttämästä pidemmästä aikataulusta.

Metropolihallinnon hoidettavaksi voitaisiin myös antaa kaikki HSY:n nykyiset tehtävät. Kuntayhtymä liitettäisiin osaksi metropolihallintoa joko liikelaitoksena tai muuna kirjanpidollisesti eriytettynä metropoliorganisaation osana. Kuntayhtymän liittäminen osaksi metropolihallintoa (pakkokuntayhtymä tai itsehallintomalli) edellyttäisi käytännössä, että niiden jäsenpohjan olisi oltava yhtenevä. Teknisesti liittäminen tapahtuisi siten, että kuntayhtymiin kuulumattomat kunnat liittyisivät kuntayhtymien jäseniksi ja sen jälkeen, kun jäsenpohjat ovat yhtenevät, kuntayhtymät liitettäisiin osaksi metropolihallintoa. HSY:n osalta tämä tarkoittaisi mm. sitä, että metropolihallinto ottaisi vastatakseen niistä veloista, jotka ovat syntyneet tai syntyvät kuntien vesi- ja jätehuoltoinfrastruktuurin ja vastaavantyyppisen omaisuuden lunastamisesta ja että lakkautettujen kaatopaikkojen jälkihoito- ja korvausvastuista tehtäisiin sopimukset.

Vesihuolto-omaisuuden lunastuksen tai vuokrauksen lisäksi taksarakennetta olisi muutettava siten, että erot taajamien ja haja-asutusalueiden kesken voitaisiin oikeudenmukaisella ja tasapuolisella tavalla ottaa taksoissa huomioon.

Myös jätehuollon osalta HSY:n olisi lunastettava sellainen omaisuus, jonka käyttötarkoituksena on jätehuollon järjestäminen. Keskeisin osa tätä omaisuutta ovat jätehuoltoyhtiöiden osakkeet. Yhtiöiden kohdalla järjestelyjä hidastaisi se, että kysymyksessä ovat yksityisoikeudelliset yhtiöt, joiden osalta sopimusten sopimussakkoa koskevat määräykset vaikeuttavat ja hidastavat sopimismenettelyä, sekä kuljetusurakointien toteuttamisesta vastaavat yritykset, joiden kanssa ovat voimassa pitkäaikaiset sopimukset.

**Metropolisopimus**

Metropolisopimus kokoaisi metropolialueen strategisia tavoitteita palvelevat valtion, metropolihallinnon ja tarvittavassa laajuudessa myös kuntien yhdessä sopimat toimenpiteet ja niiden ajoituksen sekä tarpeellisessa laajuudessa resursoinnin yhdeksi kokonaisuudeksi. Laajimmillaan se voisi kattaa sekä nykyiset MAL-, kasvu-, segregaatio- ja maahanmuuttosopimukset että kilpailukykyyn liittyvät asiat. Oleellisin ero nykyisiin sopimuksiin olisi sen kattavuuden ohella nykyisiä aiesopimuksia vahvempi sitovuus.

Metropolisopimus olisi erityisesti metropolikaavan ja sen toimeenpano-osaan sisältyvien asuntotuotantotavoitteiden keskeinen toteuttamisväline. Sitovuuden lisäämiseksi voisi esimerkiksi valtion metropolialueelle suunnattavien liikenne- ja infrarahoituksen myöntäminen riippua metropolihallinnolle tai kunnille sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden toteutumisesta. Sopimukseen otettavien liikennettä koskevien investointien valmistelu kytkettäisiin liikennepoliittisen selonteon valmisteluun ja kehysmenettelyyn. Vastaavaa menettelyä voitaisiin soveltaa sopimuksen kytkemisessä myös muiden hallituksen strategisten linjausten valmisteluun.

**MAL-TEHTÄVÄT VAIHTOEHTOISISSA TOTEUTTAMISMALLEISSA**

Metropolihallintoa valmisteleva työryhmä ehdottaa väliraportissaan kahta vaihtoehtoista toteutustapaa metropolihallinnon perustamiseksi. **Vähimmäistehtävät-mallissa** metropolihallinto hoitaisi vain niitä tehtäviä, jotka sille vähintään tulee osoittaa, jotta metropolihallinnolle asetettavat tavoitteet voidaan saavuttaa. **Laajassa mallissa** metropolihallinto hoitaa laajasti sen toimialaan kuuluvia tehtäviä.

MAL-alatyöryhmä on valmistellut ehdotuksensa yhdenmukaisiksi metropolihallintotyöryhmän esittämien vaihtoehtoisten toteuttamismallien kanssa. Sekä vähimmäistehtävät-mallissa että laajassa mallissa metropolihallinnon tehtäväkokonaisuudet muodostuvat maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvistä tehtävistä.

**Vähimmäistehtävät-malli**

Malli sisältää ehdotuksen niistä tehtävistä, joita metropolihallinnolle tulee työryhmän näkemyksen mukai-sesti vähintään osoittaa. Tehtävien määrittelyn lähtökohtana on, että nykytilan ongelmat ja esitetyt tavoitteet voidaan olennaisilta osiltaan ratkaista. Tässä mallissa metropolihallinnon luonne ja tehtävät ovat pääosin strategisia ja osittain operatiivisia. Operatiivisia tehtäviä ovat erityisesti joukkoliikenteen järjestäminen ja rakennuttamispalvelut.

Maankäyttö

*Metropolikaava*

Vahva metropolikaava on keskeinen edellytys koko metropolihallinnon toimivuudelle. Tämän vuoksi valmistelussa ei ole katsottu mahdolliseksi esittää vaihtoehtoja tälle ratkaisulle.

Metropolikaava mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoja mm. kaavan sisällön, oikeus- ja ohjausvaikutusten sekä suunnitelmaosan, toimeenpano-osan ja metropolisopimuksen välisen tehtäväjaon määrittelylle. Näin erilaisten tilanteiden vaatimukset voidaan ottaa huomioon.

Metropolikaava voi olla sisällöltään ja oikeusvaikutuksiltaan joustava. Metropolikaavaan voi tarvittaessa sisältyä osayleiskaavan kaltaisia tarkasteluja ja osayleiskaavan tapaan esitettyjä maankäyttöratkaisuja. Toisaalta metropolikaava voi suunnittelutarpeen mukaan olla myös yleispiirteisempi, esimerkiksi maakuntakaavan tapaan. Samassa kaavassakin voi olla suunnittelutarpeen mukaan esitystavaltaan ja sisällöltään erilaisia osia.

Kaavan toteuttamistoimenpiteitä ja niiden ajoitusta voidaan määritellä kaavan toimeenpano-osassa annettavilla määräyksillä ja metropolisopimuksella. Työnjako toimeenpano-osassa annettavien määräysten ja metropolisopimuksen välillä voi olla joustava.

*Seudullisesta maapolitiikasta päättäminen*

Metropolihallinnon keskeinen tehtävä on varmistaa seudullisesti yhtenäinen aktiivinen maapolitiikka, joka edistää maankäytön ja asumisen tavoitteiden toteuttamista. Tämän vuoksi metropolihallinnon tulisi päättää seudullisen maapolitiikan keskeisistä linjauksista. Metropolihallinto voisi hankkia maata sen toteutettavaksi kuuluvia tarkoituksia varten, erityisesti valtion tukemaa asuntotuotantoa varten.

Maan hankkiminen lunastamalla ja etuosto-oikeutta käyttämällä sekä maankäyttösopimukset liittyvät keskeisesti kuntien asemakaavoitukseen ja asemakaavojen toteuttamiseen. Nämä olisivat jatkossakin yksinomaan metropolialueen kuntien maapolitiikan välineinä. Kunnat saisivat kuitenkin nykyisen keinovalikoiman täydennyksenä oikeuden lunastaa maata ilman lupamenettelyä metropolikaavassa osoitetuilla seudullisilla MAL-alueilla, joita koskisi erityinen kaavamääräys. Määräyksen antamisen edellytyksenä olisi, että alue tarvitaan yleisen tarpeen edellyttämällä tavalla yhdyskuntarakentamiseen. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia kehittämisalueita voitaisiin nimetä myös metropolikaavassa.

Etuostolakia ehdotetaan tarkistettavaksi niin, että nykyisin pääkaupunkiseudun kuntia koskevat erityissäännökset, joilla etuosto-oikeutta pääkaupunkiseudun kunnissa on väljennetty, ulotettaisiin koskemaan myös metropolikaavassa osoitettuja MAL-alueita muissa kunnissa.

*Suunnittelutarvealueista ja suunnittelutarveratkaisujen päättäminen*

Tarve asemakaavan ulkopuolisen alueen maankäytön ohjaamiseen poikkeaa metropolialueella merkittävästi maan muista alueista. Metropolialueen yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteiden vuoksi asemakaavan ulkopuolinen alue tulisi määritellä metropolialueella yleisesti suunnittelutarvealueeksi siten, että rakentaminen lähtökohtaisesti edellyttää suunnittelutarveratkaisua. Työryhmä katsoo, että suunnittelutarvealueista ja suunnittelutarveratkaisuista päättämisen tulisi asian seudullisen merkityksen vuoksi kuulua metropolihallinnolle. Asemakaavan ulkopuolisen alueen maankäytön keskeiset periaatteet metropolialueella tulisi muutenkin ratkaista metropolikaavassa. Tämä koskee myös rantojen käytön keskeisiä periaatteita.

*Poikkeamispäätökset*

Työryhmä ehdottaa,että tässä vaiheessametropolihallinnolle ei tulisi toimivaltaa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten poikkeamisten käsittelyssä ja eikä myöskään poikkeamistoimivallan jakautumiseen kuntien ja ELY-keskuksen välillä tässä yhteydessä puututtaisi. Metropolihallinnolla tulisi kuitenkin olla valitusoikeus kuntien ja ELY-keskuksen poikkeamispäätöksistä.

Maankäyttö- ja rakennuslain toimivuuden arvioinnissa on katsottu, että poikkeamistoimivaltaa tulisi edelleen siirtää ELY-keskukselta kunnalle, mutta toimivallan siirtämisen laajuutta ja menettelytapaa on syytä selvittää tarkemmin. Siinä yhteydessä on arvioitava myös sitä, onko poikkeamistoimivaltaa joiltakin osin syytä siirtää metropolihallinnolle.

Asuminen

Metropolihallinnon määrittelemä seudullinen asuntotuotantotavoite ja sitä edistävä metropolikaava toimeenpano-osineen riittäisi luomaan metropolialueelle sellaiset asuntotuotantoedellytykset, joiden avulla markkinatoimijat yhdessä seudun kuntien toimenpiteiden kanssa toteuttaisivat seudulle asetetun tuotantotavoitteen sellaisenaan.

Asuntotuotantotavoitteen toteutumisen varmistamiseksi ja metropolihallinnon viimesijaisen vastuun kantamiseksi erityisesti valtion tukemasta asuntotuotannosta malli sisältää sen, että kuntien rakennuttamispalvelut keskitettäisiin metropolihallinnolle metropolikaavan mukaisilla seudullisesti keskeisillä asuntotuotantoalueilla valtion tukeman tuotannon osalta.

Metropolihallinto kilpailuttaisi tuettujen asuntojen suunnittelun ja niiden toteuttamisen seudullisesti keskeisillä asuntoalueilla. Tuettujen asuntojen omistus olisi edelleen kunnilla tai niiden omistamilla yhtiöillä. Myös yleishyödylliset yhteisöt voisivat edelleen toimia nykyisen käytännön mukaisesti tuettujen asuntojen rakennuttajina ja omistajina koko metropolialueella. Keskitetty kuntien omistamien tuettujen asuntojen rakennuttamistoiminta loisi parempia toimintaedellytyksiä tuettujen asuntojen toteuttamiselle seudullisesti keskeisillä asuntoalueilla ja vapauttaisi samalla metropolialueen kuntien rajallisia rakennuttajavoimavaroja tuetun tuotannon toteuttamiseen muualla metropolialueella. Metropolihallinto voisi tarjota tarvittaessa rakennuttamispalveluja kunnallisille toimijoille valtion tukeman tuotannon toteuttamiseksi myös muulla metropolialueella.

Muun kuin valtion tukeman asuntotuotannon osalta sen toteuttaminen tapahtuisi tässä mallissa täysin kuntien ja markkinatoimijoiden toimesta.

Liikenne

Tässä vaihtoehdossa metropolihallinnolle siirrettäisiin nyt HSL:n vastuulla olevat liikennesektorin tehtävät sekä vastaavat, nykyisin ELY-keskuksen hoitamat joukkoliikennetehtävät myös niiden kuntien alueella, jotka nyt eivät ole HSL:n jäseniä. Joukkoliikenteessä metropolihallinnolle tulisi täysi toimivalta palvelutason, lippujärjestelmän, informaation ja liityntäpysäköinnin järjestämisessä sekä taksoista päätettäessä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu kytkettäisiin kiinteästi metropolikaavoitukseen. Infrastruktuurin ylläpito ja kehittäminen tapahtuisi nykyisen mallin mukaisesti, mutta metropolikaava ja sen toimeenpano-osa ohjaavat toteutusjärjestystä maankäytön ja liikenteen suhteen. Metropolikaavan ja sen sisältämän liikennejärjestelmä-suunnitelman toteutuksesta sovittaisiin toteuttajaosapuolten välillä nykyistä MAL-sopimusta laajemmassa ja sitovammassa metropolisopimuksessa.

Ympäristöpalvelut

HSY:stä siirtyisi metropolihallintoon toiminnan käynnistyessä pelkästään määriteltyjen seudullisten tehtävien johtamiseen, strategiseen vesi- ja jätehuollon suunnitteluun osana metropolikaavan laadintaa sekä keskushallintoon liittyviä toimintoja. Sen sijaan HSY:n operatiivisia toimintoja (mm. vesi- ja jätehuollon operatiiviset toiminnot) ei siirrettäisi johtuen muun muassa jäsenpohjien erilaisuudesta ja omaisuuden siirtymisen edellyttämästä pitemmästä aikataulusta.

Metropolisopimus

Vaihtoehdossa metropolisopimuksen rooli olisi laajaa mallia suurempi, koska alueen hallintomallista ja maantieteellisestä laajuudesta johtuen metropolikaavassa ja sen toimeenpano-osassa ei voitaisi ratkaista kattavasti ja riittävällä tarkkuudella erityisesti maankäytön ja liikennejärjestelmän toteutuksen sekä riittävän sosiaalisen asuntotuotannon kannalta keskeisiä toimenpiteitä. Myös muiden tehtävien toimeenpanossa tarvittaisiin laajaa mallia enemmän valtion ja metropolihallinnon sekä kuntien välisiä sopimusjärjestelyjä.

**Laaja malli**

Laajassa mallissa esitetään metropolihallinnon tehtäviksi vähimmäistehtävät-mallissa esitettyjen tehtävien lisäksi uusia tehtäviä. Esitettävien uusien tehtävien tarkoituksena on muodostaa metropolihallinnon tehtäväkokonaisuudesta mahdollisimman kattava, monipuolinen sekä toiminnallisesti eheä. Tavoitteena on myös, että eri tehtäväalueet tukevat toisiaan mahdollisimman tehokkaasti. Tässä mallissa metropolihallinnon luonne ja tehtävät ovat sekä strategisia että operatiivisia. Operatiivisia tehtäviä ovat laajassa mallissa esitettyjen lisäksi tien- ja kadunpito, metron ja mahdollisen jokeriradan hallinnointi, tuetun asuntotuotannon omistaminen sekä HSY:ltä siirtyvät vesi- ja jätehuollon operatiiviset tehtävät.

Maankäyttö

*Metropolikaava*

Vahva metropolikaava on keskeinen edellytys koko metropolihallinnon toimivuudelle. Tämän vuoksi valmistelussa ei ole katsottu mahdolliseksi esittää vaihtoehtoja tälle ratkaisulle.

Metropolihallinnolle ehdotetut tehtävät koskien metropolikaavan oikeus- ja ohjausvaikutuksia, kehittämisalueiden nimeämistä, suunnittelutarvealueista päättämistä ja suunnittelutarveratkaisujen harkintaa sekä poikkeamispäätöksiä ovat samat kuin vähimmäistehtävät-mallissa. Maankäyttöön liittyvien tehtävien osalta esitetään metropolihallinnolle vaihtoehtoinen malli vain maapolitiikan osalta.

*Maapolitiikka*

Metropolihallinto voisi saada maata hankkiessaan luvan lunastaa maata metropolikaavan perusteella saman tapaan kuin kunta tai muu kaavaa toteuttava viranomainen voi nykyisin saada lunastusluvan maakunta- tai yleiskaavassa osoitettujen alueiden lunastamiseen (MRL 99 §).

Kunnalle kuuluvat maapoliittiset keinot säilyisivät nykyisellään.

Etuostolakia ehdotetaan tarkistettavaksi niin, että nykyisin pääkaupunkiseudun kuntia koskevat erityissäännökset, joilla etuosto-oikeutta pääkaupunkiseudun kunnissa on väljennetty, ulotettaisiin koskemaan koko metropolialuetta kuten edellä vähimmäistehtävät-mallissa.

Asuminen

Metropolihallinto kantaisi viimesijaisen vastuun valtion tukeman asuntotuotannon osalta myös valtion tukeman asuntokannan omistamisesta, mikäli näille alueille suunnitelluille vuokra-asunnoille ei muuten ole osoitettavissa omistajaa. Tässä vaihtoehdossa metropolihallintoon tai sen alaisuuteen kuuluisi siten myös erillinen toimija, jonka toimenkuva olisi valtion tukemien asuntojen omistaminen, hallinnointi ja asukasvalinta sekä niiden ylläpito.

Metropolihallinto voisi toimia tässä vaihtoehdossa seudullisesti keskeisillä asuntoalueilla myös omistusasuntotuottajana erityistilanteissa, joissa esimerkiksi heikon suhdannetilanteen vuoksi asuntoalueen omistusasuntorakentaminen uhkaa jäädä toteutumatta muiden toimijoiden toimesta ja on vaara, että alueen asukasrakenne jää liian yksipuoliseksi.

Tässä vaihtoehdossa metropolihallinnolla olisi oltava mahdollisuus myös tarvittaessa hankkia seudullisesti keskeisillä asuntoalueilla asuntotuotannon toteuttamiseksi tarvittava tonttimaa, jotta voidaan varmistua näiden alueiden toteutumisesta metropolikaavan mukaisesti. Pääsääntöisesti metropolihallinto hankkisi tonttimaan kunnilta. Mikäli metropolihallinto ei kuitenkaan saisi riittävästi tonttimaata asuntoalueen tuotantotavoitteen toteuttamiseksi metropolikaavan edellyttämällä tavalla, voisi se käyttää metropolihallinnolle osoitettuja maapoliittisia keinoja, joilla varmistetaan, että metropolikaavan osoittamat seudulliset MAL-alueet ja toimenpiteet toteutuvat suunnitellulla tavalla.

Liikenne

Metropolihallinto saisi tehtäväkseen vähimmäistehtävät-mallin mukaisten tehtävien lisäksi metron ja mahdollisen tulevan seudullisen jokeriradan hallinnoinnin ja kehittämisen. Edelleen metropolihallinnolle siirrettäisiin kunnilta ja valtiolta tien- ja kadunpito, kuitenkin pois lukien Kehä III ja päätiet Kehä III:n ulkopuolella, joilla on suuri valtakunnallinen merkitys. Rataverkko on kokonaisuus, jonka jakamista valtakunnan ja metropolialueen verkoiksi ei esitetä. Myös tähän vaihtoehtoon sisältyy valtion ja metropolihallinnon välinen metropolisopimus, jossa sovittaisiin toteutuksesta ja järjestelmien yhteensovituksesta. Liikenteen osalta sopimus koskisi tällöin lähinnä ratoja ja valtion hoitoon jääviä pääteitä.

Ympäristöpalvelut

Metropolihallinnon hoidettavaksi annettaisiin HSY:n nykyiset tehtävät. Kuntayhtymä liitettäisiin osaksi metropolihallintoa joko liikelaitoksena tai muuna kirjanpidollisesti eriytettynä metropoliorganisaation osana. Kuntayhtymän liittäminen osaksi metropolihallintoa (pakkokuntayhtymä tai itsehallintomalli) edellyttää käytännössä, että niiden jäsenpohjan on oltava yhtenevä.

MAL-alatyöryhmän puheenjohtaja Pekka Normo

MAL-alatyöryhmän sihteeri Maija Neva

1. Suunnittelu, rakentaminen, kunnossapito ja liikenteen hallinta eduskunnan myöntämien ja Liikenneviraston jakamien resurssien ja määrittämien tavoitteiden pohjalta. [↑](#footnote-ref-1)
2. Pois lukien muut toimivaltaiset: HSL, Hyvinkää, Riihimäki, Hämeenlinna ja Lahden seutu. [↑](#footnote-ref-2)
3. Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on johtaa valtakunnallista liikennepolitiikkaa (mm. liikennepoliittinen selonteko), valmistella lainsäädäntöä ja budjettia, ohjata Liikennevirastoa ja muuta liikennehallintoa sekä osallistua HSL:n ryhmissä metropolialueen liikennejärjestelmäsuunnitteluun (myös ELY ja LIVI osallistuvat tähän). [↑](#footnote-ref-3)
4. Suomen ympäristö 1/2014. [↑](#footnote-ref-4)