

22.01.2015

373/00.02.020/2013

Valtiovarainministeriö

valtiovarainministerio@vm.fi

Viite

Lausuntopyyntö 10.12.2014, VM093:00/2013

**LAUSUNTO METROPOLIHALLINTOA KOSKEVASTA HALLITUKSEN ESITYKSEN
LUONNOKSESTA SEKÄ SIIHEN LIITTYVÄSTÄ VALTIONEUVOSTON ASETUKSESTA KOSKIEN
METROPOLIHALLINNON VALTIONAVUSTUKSIA**

HSL:n hallitus päätti 20.1.2015 pitämässään kokouksessa antaa asiasta seuraavan lausunnon:

1. Pyynnöstä lausumme seuraavista metropolihallintolakiin (lakiesitys 1) liittyvistä kysymyksistä:

- 1a. Metropolihallinnon perustamisen tarkoitus ja tavoitteet

Lähtökohtaisesti HSL kannattaa metropolihallinnon perustamista ja sen tavoitteita, mikäli alueelle syntyy tätä kautta nykyistä laajempi yhtenäinen joukkoliikenteen lippu- ja tariffijärjestelmä ja metropolikaava, jossa liikennejärjestelmäsunnittelu on oleellinen osa. HSL katsoo, että metropolihallinto on tällöin koko alueen asukkaiden kannalta myönteinen asia.

- 1b. Metropolihallinto ja sen jäsenkunnat (2 – 3 §)

HSL:n mielestä esityksen mukainen aluerajaus 14 kuntaan on perusteltu ja tukee hyvin metropolihallinnon tavoitteiden saavuttamista.

- 1c. Metropolihallinnon toimiala ja metropolihallinnolle siirrettävät tehtävät (4 § sekä esitykseen sisältyvät lakiehdotukset 2 – 20)

HSL:n nykyisin järjestämä joukkoliikenne perustuu joukkoliikennelakiin ja EU:n palvelusopimusasetukseen (1370/2007). HSL on toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisen, joka suunnittelee ja hankkii palvelut, ylläpitää lippujärjestelmää sekä kattaa joukkoliikenteen alijäämän kunnilta niiden asukkaiden käytön suhteessa perittävillä kuntaosuuksilla. Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen ovat tässä yhteistyössä mukana lakisääteisesti ja Kirkkonummi, Kerava ja Sipoo omilla vapaaehtoisilla päätöksillään. HSL on pyrkinyt saamaan joukkoliikenneyhteistyöhön mukaan uusia kuntia Keski-Uudeltamaalta, mutta halukkuutta ei ole ollut ilmeisesti nykytilannetta

22.01.2015

373/00.02.020/2013

korkeampien kustannusten ja vireillä olevien kuntaliitosselvitysten vuoksi.

HSL:ssä on parhaillaan meneillään vuonna 2017 voimaan tuleva tariffi- ja lippujärjestelmän uudistaminen, jossa tariffin suuruus ja tariffivyöhykkeiden rajat perustuvat etäisyyteen Helsingin keskustasta. Nämä vyöhykerajat eivät noudata kuntarajoja eikä tariffin suuruutta voi päättää kuntakohtaisesti, koska samalla vyöhykkeellä sijaitsee myös muita kuntia. Vyöhykejärjestelmä on suunniteltu siten, että sitä voidaan laajentaa nykyisestä HSL-alueesta esimerkiksi metropolialueen kattavaksi.

Luonnoksessa laiksi metropolialueen liikennejärjestelmää ja joukkoliikennettä koskevien tehtävien hoitamisesta (2 §) metropolihallinnolle esitetään joukkoliikennelain ja PSA:n mukaiset joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät sekä liikennejärjestelmän suunnittelu, mikä vastaa nykyistä HSL-mallia. Toisaalta kuitenkin hallituksen esityksen yleisperusteluiden kohdassa 3.5.3 todetaan, että "Esityksen mukaan kunnille ei synny suoraan lain nojalla velvollisuutta maksaa subventiota, vaan siitä nimenomaisesti sovitaan metropolisopimuksessa ja metropolihallinnon perussopimuksessa." Tämä merkitsee käytännössä sitä, että metropolihallintoon kuuluva kunta, pois lukien Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen, voi omalla päätöksellään jäädä pois joukkoliikenneyhteistyöstä ja yhteisestä tariffijärjestelmästä.

Hallituksen esityksen edellä kuvatut kohdat muodostavat sisäisesti ristiriitaisen kokonaisuuden, jonka puitteissa on vaikeaa, ellei mahdotonta, muodostaa tavoitteena oleva yhtenäinen joukkoliikennejärjestelmä koko metropolialueelle. Jos osa kunnista ei halua maksaa nykyistä enempää joukkoliikenteen subventioita, ei yhtenäistä tariffijärjestelmää ole tarkoituksenmukaista laajentaa näiden kuntien alueelle. Tällöin näiden kuntien sisäinen joukkoliikenne sekä näistä kunnista muihin kuntiin suuntautuva joukkoliikenne perustuu yritysaloitteiseen markkinaehtoiseen liikenteeseen, jossa kelpaavat liikennöitsijän omat liput ja jonka tarjontaa metropolihallinto ei voi suunnitella.

Edellä kuvatussa tilanteessa esimerkiksi Nurmijärven tai Tuusulan asukkailla ei todennäköisesti edelleenkään olisi käytössään yhtenäistä lipputuotetta, jolla he voisivat tehdä vaihdollisen matkan kotikunnastaan ensin bussilla ja sitten vaihtamalla Kehäradan junaan. Toinen ongelmallinen tilanne tariffijärjestelmän kannalta voisi muodostua, jos esimerkiksi Hyvinkää ja/tai Mäntsälä haluaisivat päästä mukaan nykyisen HSL-alueen lippujärjestelmään, mutta Järvenpää, Nurmijärvi ja Tuusula eivät haluaisi siihen liittyä. Hyvinkään ja/tai Mäntsälän joukkoliikennepalveluiden järjestämisestä tariffiyhteistyöhön kuulumattomien kuntien alueen läpi nykyiselle HSL-alueelle seuraisi todennäköisesti matkustajan kannalta sekava metropolihallinnon järjestämien ja markkinaehtoisten joukkoliikennepalveluiden yhdistelmä, jossa eri lippujen kelpoisuutta koskevat rajoitukset aiheuttaisivat epäselvyyttä. Tämän lisäksi näin järjestetyn liikenteen suunnittelu ja järjestäminen sitoisi suhteettoman paljon voimavaroja.

22.01.2015

373/00.02.020/2013

Jos merkittävä osa metropolihallinnon kunnista ja asukkaista jäisi yhteisen joukkoliikenteen tarjonnan suunnittelun ja hankinnan sekä lippujärjestelmän ulkopuolella, siitä seuraisi, että metropolihallinnon joukkoliikenneviranomaisten voimavaroista huomattava osa menisi kahden eri joukkoliikenteen sääntelyjärjestelmän, yhteistariffiliikenteen ja markkinaehtoisien liikenteen, välisten rajapintakysymysten selvittelyyn. Metropolihallinnon toimet joukkoliikennejärjestelmän systemaattiseen kehittämiseen rajoittuisivat pääasiassa joukkoliikenneyhteistyössä mukanaolevien kuntien alueelle ja asukkaisiin. Näin ollen ei saavutettaisi kaikkia niitä etuja kansalaisten liikkumismahdollisuuksien paranemisessa, jotka puolestaan edistäisivät toisaalta talouskasvua sekä toisaalta edesauttaisivat yhdyskuntarakenteen tiivistymistä.

Näiden ongelmien välttämiseksi HSL ehdottaa, että metropolihallintolaissa säädetään siitä, että koko metropolihallintoalueelle syntyy yhtenäinen lippu- ja tariffijärjestelmä, jonka periaatteista päätetään metropolihallinnon perussopimuksessa. Tällainen säädös ei automaattisesti tarkoita kuntien subventiota joukkoliikenteelle vaan mahdollinen tarve subventiolle syntyy vasta, kun kunnat päättävät palvelutasosta ja metropolihallinto päättää joukkoliikenteen taksoista. On myös mahdollista, että kunnat haluavat tehdä palvelutasoon ja hintoihin sellaisia muutoksia, jotka oleellisesti laskevat subvention tarvetta nykyisestä.

Lain yleisperustelujen kohdassa 3.1 uudistuksen tavoitteeksi asetetaan strategisten maankäyttö- ja liikenneratkaisujen suunnittelu, yhteensovittaminen ja toimeenpano, mikä on HSL:n näkökulmasta merkittävä ja tavoiteltava asia. Tämän tavoitteen toteuttamiseksi esitetään metropolikaavan laadinnan ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhdistämistä samaan yksikköön.

Metropolihallinnon tehtävien rajausta mahdollisesti vielä uudelleen harkittaessa on kuitenkin syytä muistaa, että liikennejärjestelmäsuunnittelulla on maankäytön suunnittelun ohella tiivis yhteys joukkoliikennesuunnitteluun ja etenkin raskaan raideliikenteen suunnitteluun.

HSL suorittaa matkalippujen tarkastustoimintaa tällä hetkellä VR:n junissa koko maan alueella. Lakiesitykseen tulisi selkeämmin kirjata, että metropolihallinto voi lisäksi ottaa sopimuksella hoitaakseen joukkoliikenteen tarkastusmaksusta annetun lain (469/1979) 4 §:ssä tarkoitetun tarkastusmaksun perimisen myös muussa kuin alueen joukkoliikenteessä.

- 1d. Metropolivaltuusto (5 §)
- 1e. Metropolivaalit (7 – 13 §)
- 1f. Asukkaiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet (14 – 16 §)

22.01.2015

373/00.02.020/2013

1g. Metropolisopimus (17 §)

HSL pitää ensiarvoisen tärkeänä, että jo metropolilaissa säädetään koko alueen kattavasta yhtenäisestä lippu- ja tariffijärjestelmästä eikä asiaa jätetä sovittavaksi metropolisopimusneuvotteluihin. Säädos ei automaattisesti tarkoita kuntien subventiota joukkoliikenteelle vaan mahdollinen tarve subventiolle syntyy vasta, kun kunnat päättävät palvelutasosta ja metropolihallinto päättää joukkoliikenteen taksoista. Lain perusteluteksteistä jää epäselväksi kuinka vahvasti valtio sitoutuu metropolialueen joukkoliikenteen pitkäjänteiseen rahoittamiseen valtionapujen kautta. Valtion rahoituksen aikajänteen tulee olla noin kerran neljässä vuodessa tehtävää metropolisopimusta pidempi ja tämä pitkän aikajänteen sitoutumistarve tulee kirjata selvästi lain perusteluihin.

1h. Kuntien maksuosuuksien määräytyminen ja valtion rahoitus metropolihallinnolle (18 – 19 § sekä luonnos valtioneuvoston asetukseksi metropolihallinnon valtionavustuksista)

Metropolihallinnossa – kuten nykyisin HSL:ssä – kuntien subventio tulee todennäköisesti perustumaan perussopimuksessa määriteltyyn jakotapaan, joka pohjautuu kunkin kunnan asukkaiden joukkoliikenteen käyttöön. Tällaisessa mallissa enin osa joukkoliikenteen valtion rahoituksesta menisi nykyisten HSL-kuntien asukkaiden matkustamisen tukemiseen, jolloin suurin osa seitsemän uuden jäsenkunnan joukkoliikennepalveluiden tarvitsemasta lisärahoituksesta tulisi kerätä ao. uusilta jäsenkunnilta, sillä ei ole perusteltua uskoa, että esimerkiksi HSL:ään vapaaehtoisesti liittyneet Kirkkonummi, Kerava ja Sipoo hyväksyisivät sellaisen kustannusten jakomallin, jossa metropolihallinnon saama joukkoliikenteen valtion rahoitus suunnattaisiin lähes kokonaan vain joukkoliikenneyhteistyöhön uusina liittyville seitsemälle kunnalle.

Esityksen mukaan valtio maksaa metropolihallinnolle harkinnanvaraista valtionavustusta kustannuksiin, jotka aiheutuvat yhtenäisen lippujärjestelmän luomisesta ja ylläpitämisestä metropolialueella ja joukkoliikenteen taksojen alentamiseen. Tällä uudella, tämän hetkisten arvioiden mukaan maksimissaan 30 - 40 milj. euron vuotuisella harkinnanvaraisella valtion rahoituksella ei tulla kattamaan HSL:n ulkopuolella olevien seitsemän kunnan kasvavaa joukkoliikenteen subvention tarvetta, kun otetaan huomioon edellä mainitsemamme joukkoliikenteen alijäämän jakoperuste. Sillä ei myöskään näkemyksemme mukaan ratkaista lisäsubventioihin haluttomien kuntien liittymistä metropolialueen tariffiyhteistyöhön. Karkea nykyisiin kohdistamisperusteisiimme perustuva arviomme on, että valtiolta saatavasta kokonaistukimäärästä (n. 60 M€) vain muutama miljoona kohdistuisi uusiin joukkoliikenneyhteistyön piiriin tuleviin kuntiin.

Lakiehdotuksen mukainen metropolivaltuusto ja muut luottamuselimet valitaan koko metropolialueelta. Suurin osa metropolihallinnon talousarvion menoista on kuitenkin liikennöintikorvauksia joukkoliikenneyhteistyössä

22.01.2015

373/00.02.020/2013

mukana olevien kuntien joukkoliikennepalveluista. Suurin osa tuloista puolestaan on joukkoliikennetyhteistyössä mukana olevien kuntien maksamia subventioita ja näiden kuntien asukkaiden maksamia lipputuloja.

Jos metropolialueen kunnat jakautuvat joukkoliikenteen järjestämisen ja rahoittamisen suhteen kahteen selvästi toisistaan poikkeavaan ryhmään ei ole oikeudenmukaista, että joukkoliikennetyhteistyöhön osallistumattomien kuntien alueilta valitut luottamushenkilöt osallistuvat päätöksentekoon niistä mittavista määrärahoista, jotka koskevat vain joukkoliikennetyhteistyön piirissä olevien kuntien asukkaita ja näiden palveluita. HSL katsoo, että kun lakiehdotuksen mukaisesti osa kunnista voi omilla päätöksillään jäädä metropolialueen joukkoliikennetyhteistyön ulkopuolelle, ei näiden kuntien ja niistä valittujen luottamushenkilöiden tule osallistua joukkoliikennetyhteistyötä koskevaan päätöksentekoonkaan.

Tuleville vuosille ulottuvien rahoituspäätösten osalta on huomioitava myös rahan aika-arvo (indeksikorotukset).

Metropolikaavan valmisteluresursseissa tulee huomioida myös liikennejärjestelmäsunnittelun resurssitarpeet. HLJ 2015 – valmisteluprosessin rahoitusraami on ollut 4,7 milj. € (puiteohjelma 2012) pitäen sisällään liikennetutkimukset, liikenne-ennustemallien ylläpidon, kehittämisen ja käytön sekä suunnitelman laatimisen erilaisine osaselvityksineen ja vaikutusarvioineen (SOVA). Kustannukset ovat koostuneet osasta HSL:n liikennejärjestelmäosaston henkilötöykustannuksista sekä asiantuntijapalvelujen ostoista. Henkilötöykustannukset rahoittavat HSL-kunnat kuntaosuuksissaan sekä KUUMA-kunnat erillisen sopimuksen perusteella. Asiantuntijapalvelujen kustannuksiin ovat osallistuneet valtio (50 %) ja seudun 14 kuntaa (50 %). Valtion kustannus on ollut suunnittelurahaa, ei valtion avustusta ja se on kanavoitu Liikenneviraston kautta erillisen sopimuksen perusteella. HSL-kunnat ovat maksaneet osuutensa asiantuntijapalveluista osana kuntaosuuksiaan ja KUUMA-kunnat erillisen sopimuksen perusteella. Metropolikaavan valmistelussa tarvitaan myös maankäytön ja liikennejärjestelmän monipuolista tutkimustoimintaa, jonka rahoitus tulee myös varmistaa. Metropolihallinnon kustannuksissa ja metropolikaavan valmisteluun osoitettavassa valtionavustuksessa on huomioitava tämä rahoitustarve 1-2 M€/v osana metropolikaavan valmistelua ehdotetun Uudenmaanliitosta siirtyvän maakuntakaavoituksen rahoituksen lisäksi.

1i. Metropolihallinnon toiminnan käynnistäminen (22 §)

Metropolilainsäädäntö ja uusi rakenne on tarkoitettu tulevan voimaan viimeistään vuoden 2017 alusta. Tätä lienee tulkittava siten, että ko. aikataulun toteutuessa HSL lakkaa toiminnasta 31.12.2016 ja juridisesti liikkeen luovutuksen kautta toiminta siirtyy 1.1.2017 aloittavaan metropolihallintoon. Kohdassa 3.6.1 todetaan, että metropolivaltuuston antamalla hallintosäännöllä määrätään tarkemmin metropolihallinnon

22.01.2015

373/00.02.020/2013

hallinnon ja talouden järjestämisestä, toimielimistä ja niiden tehtävistä sekä päätöksenteon järjestämisestä. Koska kaavaillut myöhäistetyt kuntavaalit ovat vasta vuoden 2017 puolivälissä, niin päättääkö jäsenkuntien edustajainkokous perussopimuksen ja ensimmäisen metropolisopimuksen ohella myös ensimmäisestä (väliaikaisesta) hallintosäännöstä?

1j. Perussopimus (23 §)

Esityksessä todetaan, että mikäli perussopimusta ei tiettyyn päivään mennessä saada solmittua, niin valtioneuvostolla on toimivalta päättää ko. sopimuksessa päätettävistä asioista. Mikä on takaraja, johon mennessä kuntien tulisi saada perussopimus solmittua?

1k. Ensimmäiset metropolivaalit (24 §)

1l. Metropolihallinnon järjestäytyminen (25 §)

1m. Metropolialueen laajentaminen (26 §)

HSL pitää yhtenäisen lippu- ja taksajärjestelmän kannalta välttämättömänä, että mikäli metropolialue laajenee, niin lippu- ja taksajärjestelmän alue säilyy yhtenäisenä. Esim. Lohja ei voi tulla mukaan yhtenäiseen lippu- ja taksajärjestelmään, mikäli sen ja nykyisen HSL-alueen välissä oleva Vihti ei ole mukana järjestelmässä.

1n. Voimassa olevat viranomaisluvat, vireillä olevat asiat sekä voimassa olevat sopimukset ja sitoumukset (27 – 29 §)

HSL:n näkemyksen mukaan ehdotettu menettely on toimiva.

1o. Henkilöstö (30 §)

Kunnan ja kuntayhtymän viranhaltijan ja työntekijän irtisanomissuojaa on käsitelty kuntarakennelaki-luonnoksessa. HSL pitää tärkeänä henkilöstön aseman turvaamista ja irtisanomissuojaa myös tilanteissa, joissa kuntayhtymän henkilöstö siirtyy kunnan tai toisen kuntayhtymän palvelukseen.

1p. Lain vaikutukset

2. Maankäyttö- ja rakennuslain muuttamiseen (lakiehdotus 16) liittyen lausumme seuraavaa:

2a. Metropolikaavan ohjaus- ja oikeusvaikutuksia osana kaavajärjestelmää

2b. Metropolikaavan muodostumista kahdesta osasta, suunnitelmaosasta ja toimeenpano-osasta, sekä

22.01.2015

373/00.02.020/2013

metropolisopimuksen sisältöä ja suhdetta metropolikaavaan

Liikennejärjestelmäsuunnittelu Helsingin seudulla tulee olla keskeinen osa metropolikaavan laatimista ja metropolisopimuksen sisältöä. Liikennejärjestelmän strateginen suunnittelu ei kuitenkaan ole pelkästään liikenneinvestointeja kaavakartalla ja niiden ajoituksia, vaan myös muita toimenpiteitä: ohjausta, hinnoittelua, rahoitusta, ajoneuvoliikenteen ja joukkoliikenteen palvelutason määrittelyä, lippu- ja informaatiojärjestelmiä, palvelujen ja yhteistyön kehittämistä sekä toiminta- ja vastuunmallien luomista. Nämä metropolikaavan toimeenpano-osaan sisällytettävät asiakokonaisuudet eivät nyt välity metropolikaavan sisältökuvauksista ja ne on siihen ehdottomasti sisällytettävä. Muutoin seudulla kehitetty tuloksellinen liikennejärjestelmätyö rapautuu, jos muut liikennejärjestelmätöimenpiteet kuin infrastruktuurin toteuttaminen eivät sisälly strategiseen suunnitteluun.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu ja HLJ:n laatiminen sijoittuvat metropolikaavan laadinnan ja joukkoliikenteen järjestämisen nivelkohtaan. Liitettäessä liikennejärjestelmäsuunnittelu kiinteäksi osaksi metropolikaavoitusta, yhteistyö joukkoliikennesuunnittelun kanssa ei saa huonontua. Liikennejärjestelmä- ja joukkoliikennesuunnittelussa käytetään samoja työkaluja ja tehdään molempia palvelevia tutkimuksia ja ennusteita.

Metropolikaavan sisältövaatimuksissa 34d§ esitetään erityisesti katsottavaksi, että merkittävä rakentaminen osoitetaan ensisijaisesti joukkoliikenteellä, erityisesti raideliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen sekä keskusverkkoon tukeutuen. HSL toteaa kirjauksen olevan kannatettava sisällöllinen periaate ja on samansuuntainen HSL:n strategian ja HLJ 2015 –liikennejärjestelmäluonnoksen kanssa.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on lakisääteisesti laadittu lakisääteinen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arviointi (SOVA). Myös taloudellisten vaikutusten arvioinnille on esitetty entistä enemmän tarpeita ja kehittämiskohteita. Metropolikaavaa koskien esityksessä tuodaan esille lähinnä kaavaselostukseen kuvattavat vaikutukset. Tämä ei poista kokonaisvaltaisen ohjelmaston arvioinnin sekä hankekohtaisen vaikutusarvioinnin ja vertailun tarvetta.

Metropolisopimus määriteltäisiin maankäyttö- ja rakennuslaissa, se korvaisi nykyisen MAL-aiesopimusmenettelyn ja olisi luonteeltaan sopimus aiesopimuksen sijaan. Esityksestä ei ilmene, miten metropolisopimuksen laadinta kytkeytyy valtion päätöksentekoon kuten hallitusohjelman valmisteluun, kehys- ja talousarviovalmisteluun ja selontekoihin. Esityksessä tulee selkeästi kuvata, millä valtion elimellä on metropolisopimusneuvottelujen koordinointi- ja käynnistämisvastuu. HSL katsoo, että myös metropolialueen kuntien tulee olla sopimuksen osapuolia metropolihallinnon ja valtion lisäksi.

Metropolisopimuksesta on ehdotuksessa säädetty kahdessa eri kohdassa. Metropolisopimuksen kokonaisvaltainen sisältö ja neuvotteluprosessi tulee

22.01.2015

373/00.02.020/2013

pohtia tarkemmin. Metropolisopimuksen keskeistä sisältöä on myös MAL-aiesopimuksen peruja valtion ja kuntien sopiminen liikenneinvestointien toteutuksesta ja ajoituksesta sekä muut liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet metropolikaavan (nykyisin liikennejärjestelmäsuunnitelman) pohjalta.

Työryhmän raportin luvussa 2 olevassa kansainvälisessä vertailussa on kuvailtu kansainvälisiä esimerkkejä metropoliseutujen hallintorakenteista. Hallintorakenteen lisäksi olisi olennaista kuvata myös erilaiset yhteistyösopimukset ja valtion ja kuntien sitoutuminen mm. liikenteen ja maankäytön rahoitukseen. Sekä Ruotsissa että Norjassa on metropoliseuduilla liikennejärjestelmän rahoituspaketit – nämä vastaavat osittain ehdotettua metropolisopimusta sisällöltään ja antaisivat hyvää taustaa myös Helsingin seudun valmisteluun.

Metropolisopimuksen valmistelusta tulee määritellä samoin kuin metropolikaavan laatimisesta, että sopimus ”valmistellaan tiiviissä yhteistyössä metropolihallinnon, alueen kuntien, kaavan kannalta keskeisten valtion viranomaisten ja muiden kaavan kannalta keskeisten tahojen kanssa”. Sen sijaan osallisille tiedottaminen on sopimusvaiheessa tarpeetonta, koska asiat on jo ratkaistu metropolikaavassa ja sen lainmukaisessa käsittelyssä.

Maankäyttö- ja rakennuslakiin ehdotetaan metropolikaavan laadintaa ohjaamaan metropolihallinnon ohella ympäristöministeriön asettama yhteistyöryhmä. Ehdotuksessa ei tarkemmin kuvata em. yhteistyöryhmän roolia suhteessa metropolihallinnossa tehtävään metropolikaavan päätöksentekoon, olemassa oleviin neuvottelukuntiin, metropolisopimuksen valmisteluun tai valtion päätöksentekoon. HSL katsoo, että koska metropolihallinto vastaa metropolikaavan valmistelusta ja hyväksymisestä, se myös asettaa tarvittavat valmisteluelimet ja kutsuu niihin muun muassa valtion edustajat. Pykälässä 66§ ehdotettu metropolikaavaa koskeva yhteydenpito- ja neuvottelumenettely viranomaisneuvottelun osalta on riittävä kirjaus lakitasolla.

2c. Metropolialueen osoittamista suunnittelutarvealueeksi ja suunnittelutarveasioiden siirtoa metropolihallinnolle

Suunnittelutarveratkaisujen osoittaminen strategisen metropolihallinnon tehtäväksi ei ole tarkoituksenmukaista. Metropolihallinnon tulee kuitenkin ohjeistaa alueen kuntien rakennuslupien myöntämisestä asemakaava-alueiden ulkopuolella, ja osapuolten tulee sitoutua edellä mainittuihin ohjeisiin ja periaatteisiin metropolisopimuksessa.

3. Muihin lakiehdotuksiin (lakiehdotukset 2 – 15 ja 17 – 20) liittyvä asiat

Lakiin alueiden kehittämisestä esitetään, että metropolihallinto hoitaa alueellaan muutoin maakuntaliitolle kuuluvat liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä valtion ELYjen ja AVlen tulossopimusneuvotteluihin liittyvät tehtävät.

22.01.2015

373/00.02.020/2013

Lakiesityksessä kirjataan myös, että Uudenmaan maakuntasuunnitelmassa ja maakuntaohjelmassa on metropolialuetta koskevat erilliset osiot. Osiot valmistelisi metropolihallinto, mutta niistä päättäisi maakuntaliiton ylin päättävä elin. HSL katsoo, että metropolihallinnon tulee itse hyväksyä sen aluetta koskeva osio, ennen kuin se voidaan sisällyttää koko maakuntaa koskevaan asiakirjaan.

4. Lausunnonantajan esille ottamat muut kysymykset ja asiat

Lainvalmistelun laadun olisi tullut olla parempi – esim. metropolialueen kunnat ja kuntayhtymät, joita metropolihallinto koskisi, eivät ole saaneet olla mukana valmistelussa riittävällä tavalla ja tuomassa omaa asiantuntemustaan valmisteluun.

Siirtymäsäännöksissä tulisi huomioida se, miten metropolihallintoon mukaan tulevat muut kuin nykyiset HSL-kunnat osallistuvat HSL:ltä metropolihallinnolle siirtyvien omaisuus- ja velkaerin kattamiseen (esim. LIJ-järjestelmä) vai jääkö tämä perussopimuksessa sovittaviksi asioiksi?

Esityksessä on vaikutusten arvioinnin osalta arvioitu vain tilanne, jossa mukana ovat kaikki 14 kuntaa. Aiheellista olisi näkemyksemme mukaan arvioida myös tilanne, jossa esim. yhtenäiseen lippu- ja tariffijärjestelmään osallistuu vain nykyiset HSL-kunnat.

Kokemukset Helsingin seudulla osoittavat, että kunnan liittyminen seudulliseen joukkoliikenneyhteistyöhön (yhtenäinen tariffi, yhtenäinen linjatarjonta) kasvattaa kunnan asukkaiden tekemiä joukkoliikennematkoja kymmenillä prosenteilla (esim. julkisen linja-autoliikenteen käyttö kasvoi Keravalla 2007 – 2014 n. 70 %). Mielestämme näitä joukkoliikenneyhteistyön yhteiskunnallisia hyötyjä ei ole lain perusteluissa ole riittävästi korostettu.

Lisätietoja antaa talous- ja hallintojohtaja Ilkka Heinänen, p. 040 533 5330

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)



Suvi Rihniemi
toimitusjohtaja



Ilkka Heinänen
talous- ja hallintojohtaja

TIEDOKSI

HSL:n kirjaamo

