

Valtiovarainministeriö
kirjaamo@ymparisto.fi
valtiovarainministerio@vm.fi

VM 093:00/2013

Metropolihallintolakia valmisteleavan työryhmän väliraportista

Helsingin metropoli ratkaisee Suomen menestyksen

Metropolien merkitys kansainvälisen talouden moottoreina kasvaa nopeasti. Maailman ihmisistä yli puolet asuu kaupungeissa. Tuottava innovaatiotoiminta keskittyy kaupunkeihin.

Kaupunkiseuduilla on toimivammat työmarkkinat, paremmat palkat ja monipuolisemmat yksityiset ja julkiset palvelut, jotka houkuttelevat ihmisiä muuttamaan kaupunkeihin.

Helsingin metropolialueella asuu tällä hetkellä 1,35 miljoonaa ihmistä ja kaksi miljoonaa ihmistä vuonna 2050. Helsingin metropolialue on yksi nopeimmin kasvavia metropolialueita Euroopassa. Helsingin metropolin talouskasvu uhkaa tukehtua työpaikkojen ja työntekijöiden kohtaamattomuuteen, asumisen ja liikenteen ahtaumaan.

Vaikka Helsinki on väkiluvultaan maailman mittaluokassa pieni, sen merkitys oman maan kansantaloudelle on 7. suurin isoista kaupunkiseuduista. Yritysten liikevaihdosta syntyy 44 prosenttia ja tutkimus- ja innovaatiotoiminnasta tapahtuu 42 prosenttia Helsingin alueella.

Kasvava yksityisautoilu, joukkoliikenteen toimimattomuus, tonttimaan kalleus ja vuokra-asuntotuotannon riittämättömyys ja epätasainen hajautuminen kasvukeskuksissa sekä palvelutuotannon kohoavat kustannukset johtuvat yhdyskuntarakenteen hajauttamista ruokkivasta päätöksentekojärjestelmästä. Suomella ei ole enää hukata resurssejaan kuntien väliseen kilpailuun ja osaoptimointiin.

Helsinki jää jatkuvasti jälkeen metropolien välisessä kilpailussa yhdyskuntarakenteen hajautuessa. Suomen metropolialuetta on pidetty varoittava esimerkkinä yhtenä hajautuneimmista suurkaungeista Euroopassa.

SAK kannattaa, että mahdollisimman pikaisesti perustetaan Helsingin metropolialueelle ylikunnallinen hallinto ratkaisemaan maankäyttöä, asumista, liikennettä ja palveluiden sijoittumista ja yleistä elinkeinopolitiikkaa koskevia kysymyksiä.

Metropolikaava on tärkein asia

Kaavoitus- ja maankäyttöpolitiikasta ei nykyjärjestelmässä kokonaisuudesta vastaa yksiselitteinen taho, vaan kunnat osaoptimoivat toimiaan. Maankäyttö- ja kaavapolitiikkaa ei voida enää jättää kuntien

yhteistyön ja aiesopimusten varaan. Tonttitarjonnan niukkuus on merkittävin asuntotuotannon pullonkaula.

Metropolihallinnon tärkein tehtävä onkin laatia alueen kuntia sitovasta yhteisestä kaavasta. Metropolihallinnon on oltava vaaleilla valittu, jotta se kykenee käyttämään päätäntävaltaa yli yksittäisten kuntaintressien.

Helsingin seudun sosiaalinen asuntotuotanto tulee järjestää metropolihallinnon alaisuuteen. Se vastaisi asuntokannan rahoituksesta, tonttimaan hankinnasta, rakennuttajatehtävistä ja valtion tuen myöntämisestä sekä kohteille että asukkaille. Myös elinkeinopolitiikan yleisnäkemyksen tulee näkyä kaavapolitiikassa.

Pääkaupunkiseudulla on kaavoitettu 14 miljoonaa kerrosneliötä teollisuus- ja toimitilakohteisiin, mikä on kuusinkertainen määrä verrattuna asuinkerrostalojen kaavavarantoon. Nykymallilla on väistämätöntä, että toimitilakohteissa syntyy kaavavarannoissa ylitarjontaa ja alitarjontaa erityisesti kohtuuhintaisen asuntotuotannossa.

Metropolihallinnosta joukkoliikenneviranomainen

Liikenteensuunnittelu tulee siirtää metropolihallinnon tehtäväksi, jota nyt toteuttaa alueella parikymmentä eri tahoa. Nykyinen kaavaprosessi on irrallaan liikennejärjestelmän kehittämisestä ja tehdyistä väyläinvestoinneista. Metropolihallinnon on toimittava joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena ja vastattava joukkoliikenteen järjestämisestä koko metropolihallinnon alueella. Liikennehankkeiden priorisoinnissa metropolihallinnolla on oltava tosiasiallinen päätöksentekijärooli. SAK on esittänyt metropolihallinnon alaisuuteen Metropoli Rata Oy:n perustamista. Metropolialueen kunnat antaisivat hankkeiden suunnittelun, rakentamisen ja rahoittamisen sekä ylläpidon Metropoli Rata Oy:lle. Yhtiömallilla kyettäisiin säästämään kustannuksia, kun hankkeiden toteutus voitaisiin toteuttaa optimoidusti talouden suhdanteiden ja liikennelähtöisten tarpeiden mukaan. Tämä edellyttäisi valtion infrarahoituksen ohjaamista metropolihallinnolle tai erittäin voimakasta neuvottelukumppanuutta. Rakennetun ympäristön ja liikenteen osuus kasvihuonepäästöistä on noin 60 prosenttia. Päästöjen vähentäminen edellyttää kokonaisvaltaista päätöksentekoa ja yhdyskuntarakenteen suunnittelua.

Segregaatio- ja maahanmuuttoasiat

Helsingin seudun väestö kasvaa vuoteen 2025 mennessä 130 000 asukkaalla, joista 100 000 on maahanmuuttajia. Maahanmuuttajien tasaista jakautumista alueelle voidaan ohjata sosiaalisella asuntotuotannolla, ylikunnallisten kotouttamis- ja peruspalveluiden tarjonnalla ymmärrettävällä kielellä. Metropolihallinto mahdollistaa näiden tehokkaan ja tasapuolisen järjestämisen.

Työllisyys ja kestävä kasvu/SHe/ef

26.6.2014

Syrjäytyneisyyden ja työttömyyden keskittyminen asuinalueittain aiheuttaa ylisukupolvista syrjäytymistä eli asuinalueiden sosiaaliset olot aiheuttavat ovat merkittävä rakennetyöttömyyttä aiheuttava tekijä.

Alueellinen eriytyminen edellyttää sosiaalisen asuntotuotannon tasapuolista sijoittamista ja ylipäättään asumismuotojen moninaisuutta asuinalueilla, jonka ohjaus edellyttää ylikunnallista päätöksentekoa.

MAL-asiat yhteen ministeriöön

Nykyisin neuvottelut MAL-aiesopimusneuvottelut käydään 14 eri kunnan kanssa. Metropolihallinto helpottaa merkittävästi neuvotteluiden käyntiä, kun yksi osapuoli vastaa seututasolla MAL-asioista.

Väliraportissa ei käsitellä lainkaan, miten varmistetaan metropoli -sopimuksen valmistelussa valtion yksinäisyys.

SAK mielestä valtionhallinnossa on koottava MAL-asiat yhteen Rakennetun ympäristön ministeriöön. Vain tätä kautta valtio kykenee ohjamaan omia yhdyskuntarakenteen tavoitteita ja metropolihallinto saa vahvan neuvottelukumppanin.

Kokemukset MAL- aiesopimusten koordinoinnista osoittaa, ettei usean ministeriön voimin johdettu neuvotteluprosessi toimi.

Suomessa ensimmäisen kerran toteutettiin isossa mittakaavassa MAL-henkeä, kun niin sanotuissa minihallitusneuvotteluissa valtio asetti Espoon, Helsingin ja Tampereen isojen liikenneinvestointien ehdoksi asuntotuotannon volyymin kasvattamisen. Käytännössä tämä tapahtui valtionvarainministeriön ohjauksessa.

Jatkossa olisi toivottavaa, että se tapahtuisi Ruotsin mallin mukaisesti pitkäjänteisen neuvotteluprosessin tuloksena, jolloin voitaisiin sopia konkreettisemmin kaavatavoitteista, yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja liikennekäytävän hyödyntämisestä laajemmin sekä liittää näihin sopimussanktiot, mikäli kunnat eivät saavuta esimerkiksi asuntotuotantotavoitteita.

Tämä edellyttää MAL-asioiden koontia valtionhallinnossa Rakennetun ympäristön ministeriöön.

Tuottavuus ja maankäytön tehokkuus erityiskysymyksenä

Mikäli MAL-asiat kyetään suunnittelemaan ja toteuttamaan yhden hallinnon alla, on saavutettavissa merkittäviä tuottavuushyötyjä. Julkisen sektorin tuottavuushyödyt syntyvät siitä, että palvelutuotannon, asuntojen, työpaikkojen sijoittumista kyetään ohjaamaan yhdessä sekä toteuttamaan näitä palveleva liikennejärjestelmä.

Talouden tuottavuus ja innovaatiot lisääntyvät väestörikkaille alueilla ja siirtyvät yritysten, mutta myös elinkeinojen välillä. Monipuolisempi elinkeinorakenne parantaa työmarkkinoiden toimivuutta, mikä auttaa ihmisiä löytämään uuden työpaikan nopeasti. Kaupunkialueen tuottavuus kasvaa noin 5 prosenttia aina, kun sen työllisyystiheys kaksinkertaistuu. Työpaikat keskittyvät kohti ytimiä, mutta Suomessa työpaikat hajautuvat.

Kaupunkikeskittymät tarjoavat siis yrityksille kasautumisetuja. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on tärkeä kasautumista vahvistava tekijä.

Tuottavuutta on perinteisesti katsottu kohotettavan vain T&K-toiminta panostuksilla eikä ole havaittu maankäyttöpolitiikan mahdollisuuksia, joka olisi metropolihallinnon tärkein tehtävä. Keskimääräinen tuottavuus on EU:n kaupunkiseuduilla 1,6 kertainen maan tuottavuuteen nähden, Helsingin seudun osuus on vain 1,4 kertainen johtuen hajautuneesta yhdyskuntarakenteesta.

Tukholmaan on syntynyt väkilukuun suhteutettuna kaksi kertaa enemmän työpaikkoja kuin Helsinkiin.

Työpaikat hajautuvat Helsingissä keskusta-alueiden ulkopuolelle, mikä vähentää saavutettuja tuottavuushyötyjä.

Tukholman vahva seutuhallinto ja valtion ja alueen vahva neuvottelukulttuuri ovat siis selviä kilpailuetuja.

Suomesta puuttuu valtion ja seututasolta selkeät neuvotteluosapuolet. Metropolihallinto korjaa yhdeltä osin ongelman.

SAK:n keskeiset näkemykset:

- maankäytön, asumisen, liikenteen asiat on koottava nopealla aikataululla vaaleilla valittavaan metropolihallintoon
- sekä luotava valtionhallinnossa sen tasavertaiseksi neuvottelukumppaniksi Rakennetun ympäristön ministeriö, joka ohjaa yhdyskuntarakennepolitiikkaa valtakunnassa
- metropolikaavan on oltava strateginen ja kuntia sitova

Suomen Ammattiliitojen Keskusjärjestö SAK ry