



LAUSUNTO METROPOLIHALLINTOA KOSKEVASTA HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ JA SIIHEN LIITTYVÄSTÄ LAKIEHDOTUKSESTA

Valtiovarainministeriö on pyytänyt kunnilta lausuntoa ehdotuksesta 4.2.2015 klo 16.00 mennessä. Ehdotus on virkamiesehdotus. On epävarmaa ehtiikö eduskunta ottamaan kantaa tähän ehdotukseen ennen eduskuntavaaleja, mutta ehdotus ei tästä huolimatta menetä ajankohtaisuuttaan, koska pääkaupunkiseudun liikenne- ja asuntopolitiikan keskitettyyn ratkaisuun kohdistuu suuri paine.

Raaseporin kaupunki totesi toukokuussa 2014 antamassaan lausunnossa seuraavaa:

- Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa ei ole tilaa rakentaa uusia rakenteita ilman, että muita lakkautetaan.*
- Kummankaan ehdotetun mallin lähtökohtana ei ole Uusimaa kokonaisuutena, mitä Raasepori on perännyt.*
- Malli on liian monimutkainen, jotta valitsijat voisivat arvioida, millä tasolla päätökset tehdään kunnissa/alueella.*

Raaseporin kaupungin aikaisemmassa lausunnossa esittämät ongelmat ovat edelleen lakiehdotuksessa.

Raaseporin kaupunki ei tässä lausunnossa ota kantaa lausunnon ehdotuksessa 1 mainittuihin kaikkiin teknisiin kysymyksiin, vaan niihin peruskysymyksiin, jotka koskevat maa- ja rakennuslain muutoksia (ehdotus 16) ja jotka asettavat metropolialueen kunnat ja alueen ulkopuoliset kunnat eri asemaan lakiin nähden. Ehdotuksessa ei analysoida lakiehdotuksen seurauksia Länsi- ja Itä-Uudellemaalle, ja nämä puutteet on korjattava ennen kuin esitys annetaan eduskunnalle. Arvio ehdotuksen taloudellisista vaikutuksista puuttuu myös. Uudenmaan liiton kanssa rinnakkain toimivassa uudessa metropolihallinnossa olisi 500 henkilöä käsittävä organisaatio, johon 450 työntekijää siirtyisi nykyisestä Helsingin seudun liikenteestä (HSL) ja Helsingin seudun ympäristöpalveluista (HSY). Organisaatio työskentelisi yli 90-prosenttisesti muiden kysymysten kuin kehittämistä ja kokonaisvaltaista suunnittelua koskevien kysymysten parissa.

Ehdotuksen lähtökohtana on edelleen Uudenmaan maakuntasuunnittelun ja kehityspolitiikan jakaminen kahteen organisaatioon. Raaseporin kaupunki ei voi hyväksyä tätä. Ehdotus merkitsee sitä, että metropolialue (joka vastaa 88–95 prosentista Uudenmaan väestöstä) saisi paremmat mahdollisuudet vaikuttaa kehitysresurssien ja julkisten investointien ohjaamiseen kuin Länsi- ja Itä-Uudenmaan kunnat.

Jos Lohja ja Porvoo käyttävät optiotaan liittyä metropolihallintoon, metropolilainsäädännön ulkopuolelle jää vain 5 % Uudenmaan väestöstä (Hanko, Raasepori, Inkoo, Siuntio, Karkkila, Myrskylä, Askola, Pukkila, Lapinjärvi ja Loviisa). Nämä 10 kuntaa eivät ole yhtenäisiä, vaan ne muodostavat kolme saareketta metropolialueen naapurina. "Metropolialueen" kuntien tavoin kyseiset 10 kuntaa ovat integroituneet pääkaupunkiseudun palvelurakenteeseen (ammattikoulutus, ja erikoissairaanhoido) ja hallintoon (Uudenmaan liitto, poliisi, maistraatti, tukien maksaminen jne.).

Liikenne- ja ilmastokysymykset ovat yhteisiä maakunnan kaikille kunnille. Kunnat ovat jo vuosikymmenen ajan laatineet ELY-keskuksen kanssa yhteiset aiesopimukset infrastruktuuripanostuksien priorisoimiseksi pitkällä aikavälillä.

Uudenmaan kunnat ovat v. 2011 yhdistäneet Itä-Uudenmaan liiton Uudenmaan liittoon luodakseen yhtenäisen perustan koko Uudenmaan kehittämissuunnittelulle ja edunvalvonnalle. Ehdotus merkitsee sitä, että Länsi- ja Itä-Uusimaa sekä Karkkila jätettäisiin metropolihallinnon ulkopuolelle kolmeksi saarekkeeksi, joiden yhteisenä naapurina olisi metropolialue. On vaikea kuvitella, että olisi järkevää tai edes mahdollista laatia yhteinen maakuntasuunnitelma näin maantieteellisesti pirstoutuneelle alueelle ottaen huomioon liikenne, ympäristö, rakentaminen ja asuminen yhteisten liikenneväylien varrella, jos metropolialue laatii oman maakuntasuunnitelman.

Pääkaupunkiseudun vaikutusalue on kasvanut 25 km:llä per vuosikymmen 1970-luvulta lähtien. Muutaman vuosikymmenen kuluessa koko Etelä-Suomi tulee muodostamaan yhtenäisen työssäkäyntialueen. Asutusta ja infrastruktuurin rakentamista koskevan kokonaisvaltaisen kaavoituksen tulee tukea koko alueen/maakunnan kehittämissuunnittelua. Maakuntasuunnittelu ja ehdotettu metropolisuunnitelma muodostavat integroidun osan yleis- ja asemakaavoitusta ohjaavasta kokonaisvaltaisesta suunnittelusta.

Tämän vuoksi ei voi olla kohtuullista eikä laillista luoda Uudellemaalle kaksi kaavoitusinstrumenttia, joilla on eri sisältö ja päätöksenteko:

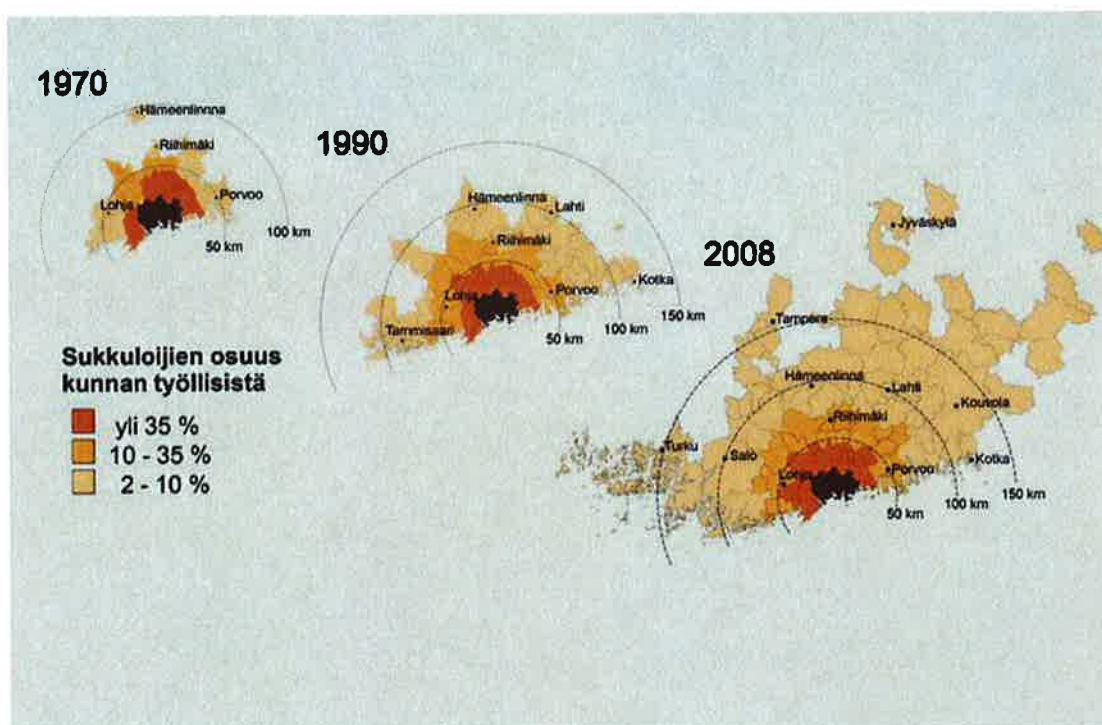
- 1) 95 %:lle työssäkäyntialueen väestöstä metropolisuunnitelma, jonka kansanvaaleilla valittu metropolivaltuusto vahvistaa, ja
- 2) Länsi- ja Itä-Uudenmaan maakuntakaava, jonka maakuntavaltuusto hyväksyy ja ympäristöministeriö vahvistaa. Tämä metropolisuunnitelma tulee myös integroida maakuntakaavaan ja kaikkien kuntien tulee edelleen kuulua Uudenmaan maakuntaliittoon.

Raaseporin kaupunki ehdottaa kehitettävän lakiehdotusta siten, että:

- 1) tavoitteet voi toteuttaa Uudenmaan liiton ja nykyisten yhteisten rakenteiden puitteissa (liikelaitokset ja yhtiöt). MRL:n pohjalta metropolialueen ytimelle (Helsingille, Espoole, Vantaalle ja Kauniiaiselle) laaditaan erillinen yhteinen yleiskaava. Maakuntakaavan päätökset ja oikeusvaikutukset pitää kartoittaa lainsäädäntöä täydentämällä.

- 2) Vaihtoehtoisesti muutetaan metropolisuunnittelua siten, että se kattaa koko maakunnan, Länsi- ja Itä-Uusimaa mukaan lukien, kun taas metropolialueen vastuuta joukkoliikenteestä rajoitetaan niihin kuntiin, jotka haluavat osallistua. Joukkoliikennevastuuta voi myöhemmin laajentaa työssäkäyntialueen kasvun mukaisesti.

Kuva metropolialueen työssäkäyntialueen kasvusta



Raaseporissa 30.1.2015

RAASEPORIN KAUPUNGINHALLITUS

Mårten Johansson
kaupunginjohtaja

Thomas Flemmich
kaupunginsihteeri

UTLÅTANDE OM UTKASTET TILL REGERINGSPROPOSITION OM METROPOLFÖRVALTNINGEN OCH DÄRTILL ANSLUTNA LAGFÖRSLAG

Finansministeriet har begärt kommunernas utlåtanden om förslaget per 4.2.2016 kl. 16. Förslaget är ett tjänstemannaförslag. Det är osäkert att riksdagen hinner ta ställning till detta förslag innan riksdagsvalet, men förslaget förlorar inte sin aktualitet trots det, eftersom det finns ett starkt tryck på att lösa trafik- och bostadspolitiken i huvudstadsområdet på ett samlat sätt.

Raseborgs stad konstaterade i sitt utlåtande i maj 2014 att

-det i dagens ekonomiska läge inte finns utrymme att bygga nya strukturer utan att andra avskaffas
-ingen av de föreslagna modellerna utgår ifrån Nyland som en helhet, vilket Raseborg efterlyste och
-modellen är för komplicerad för att väljarna skall kunna bedöma på vilken nivå besluten fattas i kommuner/regionen.

De problem som stadsstyrelsen i Raseborg påtalade i sitt tidigare utlåtande kvarstår i lagförslaget.

Raseborgs stad tar i detta utlåtande inte ställning till alla de tekniska frågorna gällande proposition 1 i utlåtandet, utan till de grundläggande frågor gäller ändringen av mark- och byggnadslagen (proposition 16) och som sätter kommunerna inom metropolområdet och utanför detta i olika ställning inför lagen. I propositionsförslaget analyseras inte följderna av lagförslaget för östra och västra Nyland och dessa brister bör avhjälpas innan förslaget avläts till riksdagen. En uppskattning av förslagets ekonomiska följder saknas också. Den nya metropolförvaltningen som skulle fungera parallellt med Nylands förbund skulle ha en organisation med 500 anställda av vilka 450 skulle övergå från nuvarande Helsingforsregionens kollektivtrafik (HSL) och miljöorganisation (HSY). Organisationen skulle till över 90 % arbeta med annat än utvecklingsfrågor och övergripande planering.

Förslaget utgår fortfarande från att landskapsplaneringen och utvecklingspolitiken i Nyland ska splittras på två organisationer. Det kan inte Raseborgs stad omfatta. Förslaget innebär att metropolområdet (motsvarande 88-95 % av befolkningen i Nyland) ska få bättre möjligheter att påverka hur utvecklingsresurserna och de offentliga investeringarna styrs än kommunerna i östra och västra Nyland.

Ifall Lojo och Borgå utnyttjar sin option att ansluta sig till metropolförvaltningen lämnas endast fem procent av Nylands befolkning (Hangö, Raseborg, Ingå, Sjundea, Högfors, Mörskom, Askola, Pukkila, Lappträsk och Lovisa) utanför metropollagstiftningen. Dessa tio kommuner hänger inte samman utan bildar tre öar med metropolområdet som granne. I likhet med "metropolområdets" kommuner är dessa tio kommuner integrerade i huvudstadsregionens servicestruktur (yrkesutbildning, specialistsjukvård) och förvaltning (Nylandsförbund, polis, magistrater, utbetalning av företagsstöd mm.).

Trafik- och klimatfrågorna är gemensamma för alla kommuner i landskapet. Kommunerna har redan i ett decennium gjort gemensamma intentionsavtal med NTM-centralen för prioriteringen av infrastruktursatsningarna på lång sikt.

Kommunerna i Nyland har år 2011 fusionerat Östra Nylands förbund med Nylands förbund för att skapa en enhetlig plattform för hela Nylands utvecklingsplanering och intressebevakning. Förslaget innebär att västra och östra Nyland samt Högfors skulle lämnas utanför metropolförvaltningen som tre öar med metropolområdet som gemensam granne. Det är svårt att föreställa sig att det varken är rationellt eller ens möjligt att utarbeta en gemensam landskapsplan för denna splittrade geografi med tanke på trafik, miljö, byggande och boende längs gemensamma trafikleder om metropolområdet gör sin egen landskapsplan.

Huvudstadsregionens influensområde har vuxit med 25 km per årtionde sedan 1970-talet. På några decenniers sikt kommer hela södra Finland att utgöra ett och samma pendlingsområde. Den övergripande planläggningen gällande bosättning och utbyggandet av infrastrukturen bör stöda utvecklingsplaneringen i hela regionen/landskapet. Landskapsplaneringen och den föreslagna metropolplanen är en integrerad del av den övergripande planläggningen som styr general- och detaljplanering.

Det kan därför varken vara rimligt eller lagligt att skapa två planeringsinstrument för Nyland med olika innehåll och beslutsfattande:

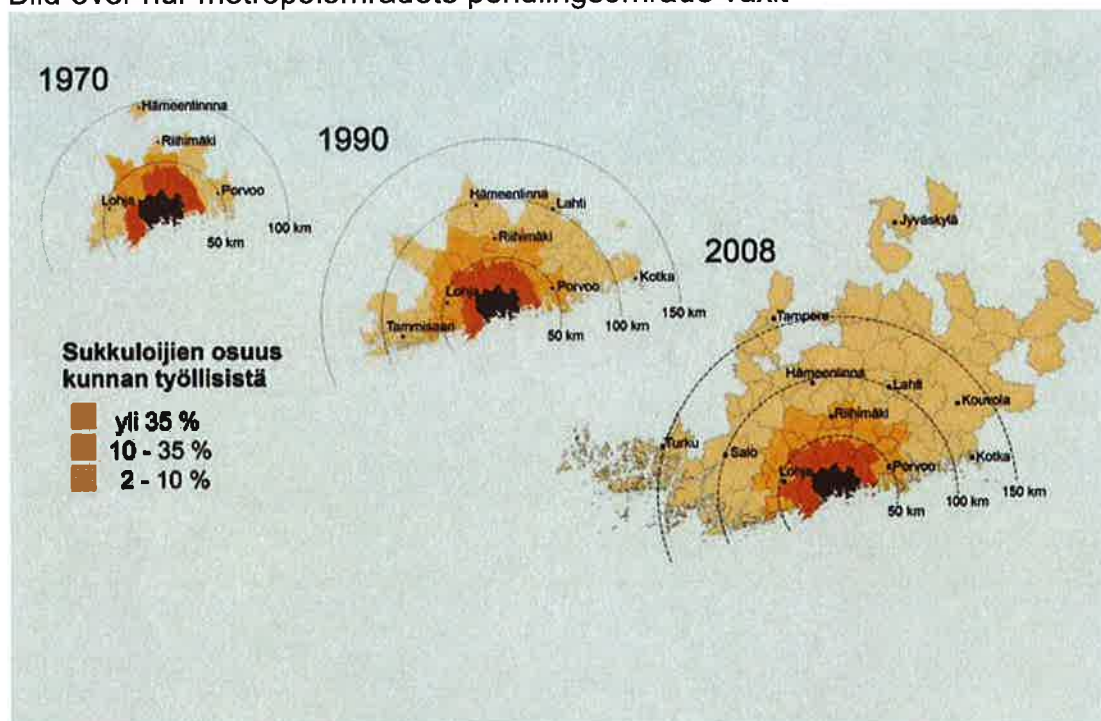
- 1) en metropolplan för 95 % av pendlingsområdets befolkning som fastställs av ett folkvalt metropolfullmäktige och
- 2) en landskapsplan för östra och västra Nyland som godkänns av landskapsfullmäktige och fastställs av miljöministeriet. Denna metropolplan skall också integreras i landskapsplanen och alla kommuner skall fortfarande tillhöra Nylands landskapsförbund.

Raseborgs stad föreslår att lagförslaget utvecklas så att:

- 1) målsättningarna kan förverkligas inom ramen för Nylands förbund och nuvarande gemensamma strukturer (affärsverk och bolag). En särskild gemensam generalplan för metropolområdets kärna (Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla) görs på basen av MBL. Landskapsplanens beslutsordning och rättsverkningar bör klargöras genom att lagstiftningen kompletteras.

- 2) Alternativt ändras metropolplaneringen så att den täcker hela landskapet, inklusive öst- och västnyland, medan metropolområdets ansvar för kollektivtrafiken begränsas till de kommuner som önskar delta. Ansvaret för kollektivtrafiken kan sedan vidgas i takt med att pendlingsområdet växer.

Bild över hur metropolområdets pendlingsområde vuxit



Raaseporissa 30.1.2015

STADSSTYRELSEN I RASEBORG

Mårten Johansson
stadsdirektör

Thomas Flemmich
stadssekreterare