



Sykkivä sydän – suomalainen metropoli

SDP:n metropolityöryhmän raportti
puoluehallitus 2.6. ja 16.6.2010

Sisällysluettelo

Tiivistelmä

1 Johdanto	
2 Metropolialueen menestystekijät	5
2.1. Osaamisen alue	
2.2. Suotuisa väestörakenne	
2.3. Suomen talouden veturi	
3 Metropolialueen haasteet	7
3.1. Elinvoima ja työpaikat	
3.2. Sosiaalinen segregaatio	
3.3. Lisääntyvä maahanmuutto	
3.4. Kilpailu veronmaksajista	
3.5. Seudun kasvudynamiikka ja hajautunut yhdyskuntarakenne	
3.6. Kallis asuminen pääkaupunkiseudulla	
3.7. Kuormittuva ympäristö, autoistuminen ja joukkoliikenteen ongelmat	
3.8. Johtopäätökset	
4 Metropolihallinnon tehtävät ja tavoitteet	13
4.1. Metropolikaavoitus ja yhdyskuntarakenne – ilmaston muutokseen vastaaminen	
4.2. Vuokra-asuntopolitiikka	
4.3. Maahanmuuttajien asuminen	
4.4. Metropolialueen liikennejärjestelmä ja väylähankkeet	
4.5. Metropolin kansainvälinen kilpailukyky – elinkeinopolitiikka ja työpaikat	
4.6. Metropolin yhteiset palvelut	
5 Uuden metropolihallinnon elementit	18
5.1. Yhteinen metropoli ja toimiva arki	
5.2. Rajattu alue	
5.3. Demokraattinen metropolivaltuusto	
5.4. Metropolihallinnon rahoitus	
5.5. Lähidemokratian vahvistaminen	
5.6. Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoidopiiri - HUS	
5.7. Helsingin seudun liikenne HSL, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY ja Uudenmaan liitto	
5.8. Erillinen metropolilaki	

Tiivistelmä

Tässä raportissa metropolialueella tarkoitetaan 16 kunnan aluetta (nykyinen Helsingin seutu + Lohja ja Porvoo). Metropolialue on monessa suhteessa menestyvä alue. Pääkaupunkiseudun yhteydessä koko metropolialue menestyy ja vetää puoleensa investointeja, yrityksiä sekä osaajia läheltä ja kaukaa. Metropolialue on profiloitunut yliopistojen, ammattikorkeakoulujen ja muiden oppilaitosten kansallisena ja kansainvälisenä keskittymänä. Myönteisen väestökehityksensä ansiosta metropolialue on hyvin varustautunut vastaamaan väestön ikääntymiseen.

Metropolialue kohtaa kuitenkin monia haasteita, jotka yhdessä haittaavat erityisesti alueen tasapainoista kehitystä ja kilpailukykyä sekä ihmisten liikkumista ja viihtyvyyttä.

Pitkittyessään taloustaantumalla voi olla rajuja vaikutuksia koko metropolialueen elinkeinorakenteeseen, mikä puolestaan vaikuttaa negatiivisesti verotuottoihin ja työllisyyteen. 1990-luvun lama ja sen jäljiltä pysyväksi muodostunut työttömyys, on jo muokannut metropolialuetta rajulla tavalla. Alentunut työllisyysaste, korkeampi työttömyys ja seudullinen tuloköyhyys ovat aiempaa selvemmin keskittymässä tietyille alueille seudun sisällä. Maahanmuuttajaväestön vahva keskittyminen joillekin asuinalueille uhkaa myös johtaa sosiaalisen ja etnisen segregaaation kasaantumiseen.

Metropolialueen kunnat käyvät kovaa kilpailua hyvistä veronmaksajista mikä vääristää mm. maankäytön suunnittelua ja vahvistaa sosiaaliseen eriytymiseen johtavan kehityksen uhkaa. Alueen kunnat ovat kehittäneet toimintaansa omista lähtökohdistaan, jolloin kokonaisuudesta on muodostunut pirstaleinen. Kestävän kehityksen näkökulmasta metropolialueen yhdyskuntarakenne onkin liian hajanainen ja yksityisautoiluun tukeutuva. Lisäksi ongelmana on saada työvoimaa monille aloille nykyisillä asumiskustannuksilla.

Malli, joka pystyy samanaikaisesti hyödyntämään alueen voimavarat ja lisäämään yhteistä sitovaa päätöksentekoa on metropolimalli. Sen lähtökohta on, että metropolille luodaan yhteinen demokraattinen hallinto, jolle erikseen päätetään tehtävät, toimivalta ja hallintomalli. Metropolihallinnon päätökset olisivat kuntia sitovia.

Vaaleilla valitun metropolivaltuuston keskeisin tehtävä olisi sitovien päätösten tekeminen ja ohjaus ja vain vähemmässä määrin palvelujen järjestäminen. Metropolialueen sosialidemokraattien mielestä lähipalveluista on päätettävä kunnissa, lähellä kuntalaisia. Ratkaisut isoihin kuntarajat ylittäviin kysymyksiin on sitä vastoin löydettävä metropolitasolla. Kyse ei ole päällekkäisen hallinnon luomisesta, vaan päätöksenteon siirtämistä demokraattiseen ohjaukseen sille kuuluvalla tasolla. Työryhmän työssä ei ole tavoiteltu maakunnan kattavaa ratkaisua, vaan mallia metropolialueen ongelmien selvittämiseksi.

Maankäytöstä, asumisesta ja liikenteestä päättäminen ovat kuntarajat ylittäviä ydinkysymyksiä, joihin uuden metropolihallinnon tulee keskittyä. Metropolipolitiikalla pystytään vaikuttamaan yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, vuokra-asuntopolitiikan parantamiseen, maahanmuuttajien asumisen järjestämiseen, liikennejärjestelmän kehittämiseen sekä kansainvälisestä kilpailukykyvästä huolehtimiseen. Tämän esityksen mukaisella metropolihallinnon perustamisella ei olisi kielipoliittisia vaikutuksia.

Metropolialue tarvitsee sille räätälöidyn kaavoituksen, jolla ohjataan palveluita ja jolla tehdään tehokasta asuntopolitiikkaa ja elinkeinopolitiikkaa. Tarkoituksenmukainen kaavoitus yhdistää maakuntakaavan ja kuntien yleiskaavat. Kaavoituspolitiikkaa tulisi lisäksi täydentää metropolin yhteisellä maanhankinta- ja asuntopolitiikalla.

Metropolin maahanmuuttopolitiikalla varmistetaan kuntien välisen tasapuolisuuden toteutuminen, niin maahanmuuttajien ja vuokra-asuntojen määrissä kuin maahanmuuton tasapainoisessa seudullisessa jakautumisessakin. Näillä toimilla voidaan estää ns. maahanmuuttajaghettojen syntyminen.

Metropolin sosialidemokraatit kannattavat raiteisiin pohjautuva joukkoliikennettä, koska se on tehokas ja ympäristöystävällinen tapa liikuttaa suuria määriä joukkoliikenteen käyttäjiä. Raideliikenne sitoo myös yhdyskuntarakennetta ja asutuskeskuksia yhteen pysyvällä tavalla.

Suomen metropolialueen kilpailukyvyistä voidaan huolehtia muodostamalla kokonaisnäkemyksen alueen vahvuuksista ja ottamalla alueen voimavarat tehokkaaseen käyttöön. Metropolin sosialidemokraattien tavoite on, että metropolista kehittyy dynaaminen, kansainvälinen ja suvaitsevainen alue, joka houkuttelee myös ulkomaista osaamista, yrityksiä, työntekijöitä, opiskelijoita, tutkijoita, turisteja ja investointeja puoleensa. Perinteinen kaksikielisyys tekee metropolialueesta kiinnostavan pohjoismaisestakin näkökulmasta.

Sosialidemokraatit kannattavat sellaisen veromallin luomista metropolialueelle, joka toisaalta kannustaa kuntia yhteiseen elinkeinopolitiikkaan ja toisaalta tasaa kuntien välisiä eroja. Metropolin rahoitusmallin jatkovalmistelussa rahoitustarpeen kattaminen riittävällä osuudella kuntien yhteisövero- ja tuloista tulee arvioida.

Metropolihallinnon perustaminen edellyttää lähidemokratian vahvistamista, koska mitä isompi hallinnollinen alue on, sitä voimakkaammin tarvitaan paikallisia rakenteita. Metropolialueen sosialidemokraatit haluavat parantaa kuntalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksia, ja näin luoda edellytykset yhteisen vastuun tuntoon ja kantamiseen.

Helsingin- ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri (HUS) ja Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) kehittyvät tämän esityksen mukaan omina organisaatioinaan, metropoliratkaisujen ulkopuolella. Helsingin seudun liikenne (HSL) sulautettaisiin puolestaan osaksi metropolihallintoa. Uudenmaan liiton tulevaisuutta tulisi myös arvioida metropolihallinnon perustamisen yhteydessä.

Uuden metropolihallinnon rakentaminen edellyttää siihen tulevien kuntien keskinäisiä neuvotteluita ja neuvonpitoa valtion kanssa. Lopuksi kuitenkin tarvittaisiin lain säätämistä hallinnon perusteista erityisellä metropolilailla. Asiassa on edettävä viivytyksittä niin, että tarvittavat toimenpiteet sisältyvät seuraavaan hallitusohjelmaan.

1. Johdanto

SDP:n puoluehallitus perusti keväällä 2009 metropolityöryhmän, jonka puheenjohtajaksi nimettiin kansanedustaja Antti Kalliomäki. Työryhmässä ovat olleet edustettuina metropolialueen kuntien sosialidemokraatit sekä SDP:n Helsingin ja Uudenmaan piirin puheenjohtajat. Tehtäväksi annettiin yhteisen sosialidemokraattisen näkemyksen luominen metropolialueen kehittämiseksi. Työryhmä on kokoontunut säännöllisesti kuullen asiantuntijoita ja keskustellen.

Tammikuun 9. päivä 2010 työryhmä järjesti kutsuvierasseminaariin Työväen akatemiassa, johon osallistui n. 100 sosialidemokraattista kuntapäättäjä metropolialueen kunnista. Tarkoituksena oli kerätä sosialidemokraattisen kentän huomioita metropolipolitiikasta.

Työryhmässä on kypsynyt mielipide, että metropolialueella tarvitaan poikkeuksellisia ratkaisuja yhteisiin vakaviin haasteisiin vastaamiseksi. Kuntarajat ylittävät ongelmat edellyttävät yhteistä päätöksentekoa, joka perustuu metropolialueen kansalaisten antamaan demokraattiseen valtakirjaan. Työryhmä ei ole paneutunut kaikkiin esityksestä mahdollisesti seuraaviin yksityiskohtiin, vaan tarkoituksena on ollut laajan metropolialueen kehittämistä koskevan prosessin käynnistäminen. Metropolialueen sosialidemokraattien yhteinen esitys asettaa SDP:n muutoksen eturintamaan alueella.

Työryhmän raportti etenee näin metropolialueen menestystekijöistä kappaleessa kaksi, haasteiden analysointiin ja johtopäätöksiin kappaleessa kolme. Neljännessä kappaleessa luetellaan puolestaan uuden metropolihallinnon tehtäviä. Maankäytöstä, asumisesta ja liikenteestä päättäminen ovat työryhmän mielestä metropolihallinnon ydintehtäviä.

Kappaleessa viisi käsitellään metropolihallinnon perustamiseen liittyviä erityiskysymyksiä. Yhteisen identiteetin kehittyminen, alueen rajaaminen, metropolivaalit, rahoitus, lähidemokratian vahvistaminen sekä seudullisten organisaatioiden kytkeytyminen uuteen metropolihallintoon tulevat tarkasteluun. Lopuksi metropolialueen sosialidemokraatit esittävät erillisen metropolilain säätämistä.

Metropolialue rajataan eri yhteyksissä eri tavalla. Riippuen siitä käytetäänkö pendelöintitilastoja vai laajempaa talousalueen määritelmää, voidaan tulla erilaisiin johtopäätöksiin. Tässä raportissa metropolialueella tarkoitetaan 16 kunnan aluetta: Helsinki, Vantaa, Espoo, Kauniainen, Lohja, Vihti, Kirkkonummi, Tuusula, Järvenpää, Kerava, Hyvinkää, Nurmijärvi, Porvoo, Pornainen, Mäntsälä ja Sipoo.

2. Metropolin menestystekijät

2.1. Osaamisen alue

Metropolialueen kansainvälinen kilpailukyky on monessa suhteessa erinomainen. Metropolin osaajien aluetta: se pääkaupunkiseutu ja sitä ympäröivä maakunta on profiloitunut yliopistojen, ammattikorkeakoulujen ja muiden oppilaitosten kansallisena ja kansainvälisenä keskittymänä. Yli kolmannes maamme yliopisto-opiskelijoista opiskelee Uudellamaalla. Pääkaupunkiseudun korkeakoulut ja kansainväliset yritykset vetävät myös kansainvälisiä huippuosaajia seudulle.

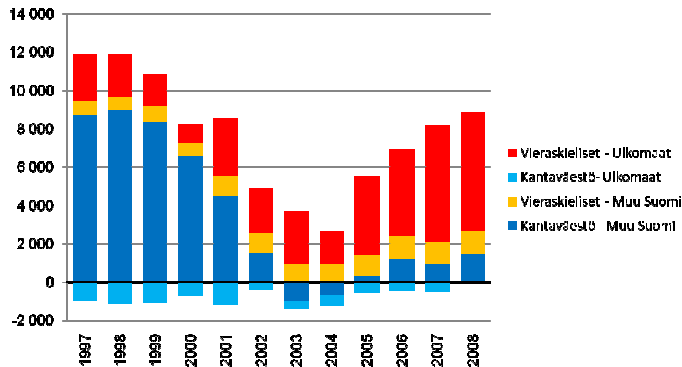
Uudenmaan väestö on keskimäärin koulutetumpaa kuin muualla maassa. Seudulla asuvista keskimäärin 45 prosentilla on korkea-asteen tutkinto. (koko maassa 34 % ja EU:n keskiarvo 24 %). Uudenmaan osuus koko maan tutkimusmenoista ja henkilökunnasta on noin 40 %. Yksi tulevaisuuden mahdollisista kasvualoista, kulttuuriala ja sen työpaikat, on lähes kokonaisuudessaan sijoittunut pääkaupunkiseudulle.

2.2. Suotuisa väestörakenne

Metropolialue on hyvin varustautunut vastaamaan Suomen talouskehitystä varjostavaan väestön ikääntymiseen. Uudenmaan maakunnan alueella asuu noin 1,5 milj. ihmistä eli reilu neljännes Suomen väestöstä. Väkiluvun kasvu on nopeutunut neljän viime vuoden aikana. Vuonna 2008 väkiluku kasvoi yli 17 000 asukkaalla eli enemmän kuin koskaan ja vuoden 2009 kasvu oli samaa suu-

ruusluokka. Väkiluvun kasvu johtuu pääosin lisääntyvästä maahanmuutosta ja alueen luonnollisesta väestön kasvusta. Maan sisäisellä muuttoliikkeellä on tähän verrattuna vähäinen merkitys.

Helsingin seudun 14 kunnan nettomuutto äidinkielen ja muuttosuunnan mukaan 1997-2008



(Uudenmaan liitto)

Kuvaaja osoittaa Helsingin seudun 14 kuntaan muuttaneiden henkilöiden jakauman.

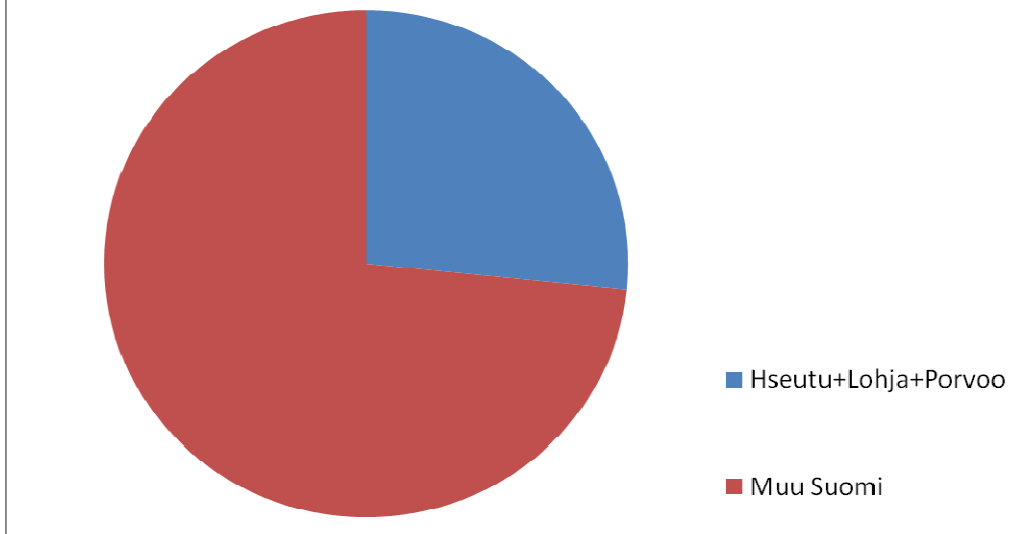
Termeillä "Kantaväestö-Ulkomaat" ja "Vieraskieliset-Ulkomaat" tarkoitetaan tässä yhteydessä kantaväestön ja maahanmuuttajien muuttamista Helsingin seudulta ulkomaihin ja ulkomailta Helsingin seudulle. "Kantaväestö-Muu Suomi" ja "Vieraskieliset-Muu Suomi" havainnoivat puolestaan kantaväestön ja maahanmuuttajien muuttamista muualta Suomesta Helsingin seudulle ja seudulta muualle Suomeen. Jos pylväs on 0-viivan alapuolella, tarkoittaa se muuttotappiota.

Kuten yllä olevasta kuvasta käy ilmi, Helsingin seudun viime vuosien muuttovoitto johtuu pääasiassa maahanmuuttajien hakeutumisesta seudulle ulkomailta ja muualta Suomesta. Vuosina 2003-2004 suurempi osa kantaväestöstä muutti Helsingin seudulta muualle Suomeen, kuin päinvastoin.

Muuttajat ovat usein nuoria aikuisia, joten muuttoliike lisää luonnollista väestön kasvua ja nuorentaa Uudenmaan ikärakennetta. Toisaalta muuttoliikkeestä koituu myös taloudellisia kustannuksia.

Koko maassa alue-erot väestön ikärakenteessa, luonnollisessa väestön-kasvussa ja muuttoliikkeessä ovat jo nyt merkittäviä, ja seuraavien 30 vuoden kuluessa alueet eriytyvät toisistaan yhä enemmän. Uudenmaan väestökehitys pysyy kokonaisuutena vielä pitkään suotuisana. Uusimaa on yksi harvoista maakunnista, joissa työikäinen väestö kasvaa. Alueen kokonaisväkiluvun ennakoitu noin 330 000 henkilön kasvu seuraavan 25 vuoden aikana merkitsee samalla myös työllisen työvoiman kasvua noin neljänneksellä.

Helsinginseudun, Lohjan ja Porvoon yhteinen väestöosuus, helmikuu 2010



(Uudenmaan liitto)

Yli neljännes Suomen väestöstä asuu metropolialueella (nykyinen Helsingin seutu +Lohja ja Porvoo)

2.3. Suomen talouden veturi

Pääkaupunki on usein maan vetomaisin urbaani alue, eikä Helsinki tässä suhteessa ole poikkeus. Suomen valtionhallinto keskittyy Helsinkiin ja kaupungissa on maan kehittynein joukkoliikenne sekä kattavin tarjonta erilaisia kaupan palveluita. Helsingin ja muun pääkaupunkiseudun yhteydessä koko metropolialue menestyy ja vetää puoleensa investointeja, yrityksiä sekä osaajia läheltä ja kaukaa.

Pääkaupunkiseutu on vahvimmin suuntautunut logistiikkaan, erikoistuneisiin palvelualoihin, korkean teknologian teollisuuteen ja palveluihin, tutkimukseen, kehittämiseen ja korkeakoulutukseen sekä toimintoihin, jotka liittyvät seudun rooliin maan eri hallinnonalojen päätöksentekokeskuksena. Kulttuurilla on kasvava merkitys pääkaupunkiseudulle ja alan työpaikat ovat vahvasti keskittyneet seudulle. Seudun erikoistumisprofiili poikkeaa kaikista muista Suomen suurista kaupunkialueista. Helsinki on myös Suomen kansainvälinen kaupunki ja kaupunkimatkailijoiden ykköskohde Suomessa. Helsingin urbaani elinvoima hyödyttää koko seutua sekä suoraan että välillisesti.

Pääkaupunkiseudulla asuu 19 % väestöstä ja alueella toimii 21 % maan yritysten toimipaikoista. Vastaavasti 39 % maan yritysten liikevaihdosta ja n. 30 % BKT:sta syntyy pääkaupunkiseudulla.

3. Metropolialueen haasteet

3.1. Elinvoima ja työpaikat

Suomen saattamisessa nousuun on metropolialueen kehityksellä ratkaiseva merkitys. Pahimmassa tapauksessa hallinnolliset rajat ja kunnallinen itsekkyyksy syövät kasvun eväät ja heikentävät seudun elinvoimaa sillä seurauksella, että kasvuun tarvittavat investoinnit suuntautuvat muihin metropoleihin maamme rajojen ulkopuolelle.

Metropolialueen kansainvälinen kilpailukyky on monessa suhteessa maailmanluokkaa. Alue kilpailee yrityksistä, investoinneista, tutkijoista ja työvoimasta Pietarin, Tallinnan, Tukholman, ja muiden Euroopan metropolien kanssa.

Taantuma on jo vaikuttanut pääkaupunkiseudulle tärkeään palvelusektoriin. Maan talouden rajun heikkenemisen seurauksena seudun kaikkien toimialojen liikevaihto on ensimmäistä kertaa kääntynyt laskuun. Myös liike-elämän palveluissa on voimakasta heikkenemistä. Helsingin seutua vetää alaspäin myös tukkukaupan raju pudotus. Rakentamisen ja teollisuuden, erityisesti vientiteollisuuden hiljeneminen tuntuu selvästi tukkukaupassa. Kauppa ja liikenne ovat teollisuutta ja rakennusalaakin jyrkemmässä laskussa. Satamien ja rautateiden tavaraliikenne on vähentynyt huomattavasti.

Toisaalta seutukuntaa kannattelee palveluvaltainen elinkeinorakenne, matkailu ja kulttuurisektori. Majoitus- ja ravitsemusalalla sekä informaatio- ja viestinnässä liikevaihdon pudotus on ollut vain alle prosentin vuodentakaisesta.

Kunnat ovat menettäneet yhteisö- ja ansiotuloveroja yritysten vaikeuksien ja työttömyyden takia. Verotulojen romahduksen suuruus vaihtelee kuitenkin kunnittain, riippuen kuntien elinkeino- ja väestörakenteesta. Vaikka talous lähtisikin nousuun, kuntatalouden vaikeudet jatkuvat vielä pitkään.

Lyhyellä aikavälillä toimeentulomenot kasvavat korkean työttömyyden johdosta. Työttömyys aiheuttaa kunnille usein myös muita, varsinkin kasvavista sosiaalisista ongelmista johtuvia kustannuksia: esim. huostaanottojen ja alkoholi-ongelmien lisääntyessä ja sairausmenojen kasvaessa. Tällöin kunnallisveron nostopaineet kasvavat.

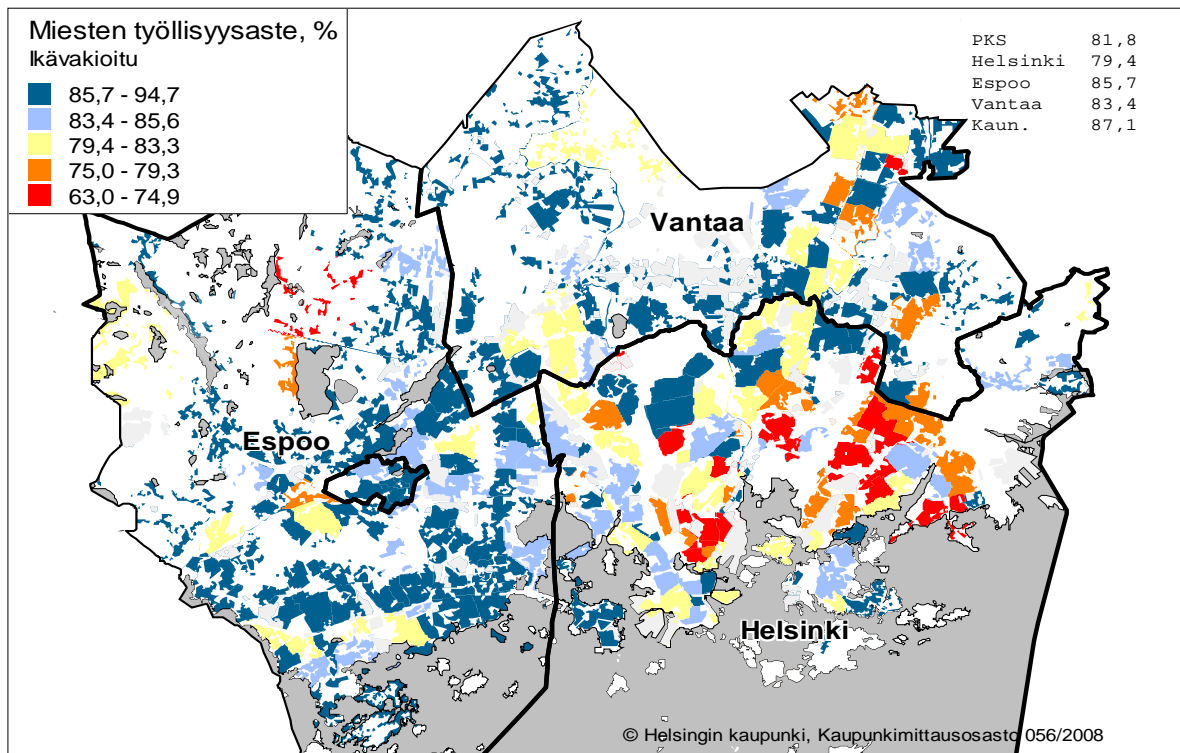
Pitkittyessään taloustaantumalla voi olla rajuja vaikutuksia koko metropolialueen elinkeinorakenteeseen, mikä puolestaan vaikuttaa negatiivisesti verotuottoihin ja työllisyyteen. Väestön ikääntyminen tuo myös lisähaasteen alueen kunnille. Yhä useampi jää eläkkeelle sosiaali- ja terveyspalveluiden tarpeen samalla kasvaessa.

Kunnat vastaavat hyvinvointivaltion ydintoiminnoista sekä elinkeinotoiminnan paikallisesta tukemisesta ja kehittämisestä, joten on ratkaisevan tärkeää huolehtia niiden elinvoimasta. Metropolialueella on lisättävä yhteistä päätöksentekoa, jotta seudun voimavaroja ja mahdollisuuksia pystytään hyödyntämään tehokkaasti. Myös järkevät kuntaliitokset saattavat tulla ajankohtaisiksi metropolialueella. Kuntien palvelutuotannon tuottavuutta on kasvatettava mm. hyödyntämällä tietotekniikan mahdollisuuksia kuntarajat ylittäen ja purkaen ylipäänsä kuntien yhteistyön esteitä.

3.2. Sosiaalinen segregatio

Metropolialueen erityisongelma on syrjäytymisen ääri-ilmiöiden yleisyys: esimerkiksi asunnottomuus ja laittomien päihteiden käyttö keskittyvät koko valtakunnan mitassakin pääkaupunkiseudulle. Myös muut syrjäytymisen ja köyhyyden oireet näkyvät pääkaupunkiseudulla. Pitkäaikaistyöttömyys on työmarkkinoiden vahvuudesta huolimatta pysynyt korkealla tasolla ja toimeentulotukea saavien kotitalouksien osuus on korkea.

Kansainvälisten kokemusten perusteella erityistä huolta aiheuttaa ongelmien kasaantuminen pääkaupunkiseudun sisällä: uhkana on eriarvoistumisen kasvu seudun eri osien välillä. Työikäisten miesten työllisyyttä voi pitää kehityksen vahvana osoittimena, sillä yleensä 25–64 -vuotiaat miehet työllistyvät varmimmin. Tämä mittari osoittaa jyrkän eriytymisen ehtineen jo pitkälle: lähes kaikki asuinalueet, joissa tämä työllisyysasteluku on pudonnut alle 75 %:n ovat Helsingissä. Työllisyysaste 75 ja 85 %:n välillä on keskittynyt sekin taskuihin Helsingissä ja Itä-Vantaalla. Muut asuinalueet ovat tyypillisesti alueita, joissa lukema on 90 %:n molemmin puolin.



Kartta havainnollistaa pääkaupunkiseudun eriytymiskehitystä työllisyysasteen mukaan. Jyrkkä eriytyminen on ehtinyt jo pitkälle: matalan ja korkean työllisyyden alueet keskittyvät aiempaa selvemmin pääkaupunkiseudulla.

1990-luvun lama ja sen jäljiltä pysyväksi muodostunut työttömyys, on muokannut metropolialuetta rajulla tavalla. Alentunut työllisyysaste, korkeampi työttömyys ja seudullinen tuloköyhyys ovat aiempaa selvemmin keskittymässä tietyille alueille seudun sisällä. Sama koskee maahanmuuttajien sijoittumista alueella. Näyttää siis siltä, että korkean työttömyyden alueilta tulevat ihmiset työllistyvät muita huonommin ja alueelle syntyy itseään vahvistava syrjäytymisen kierre. Työllisyysaste Helsingin kaupungin vuokrataloissa näyttää pysyvästi asettuneen hieman yli 50 prosentin tasolle. Yhteiskunta maksaa kalliisti sekä rahassa että ennen kaikkea hyvinvoinnissa ja viihtyvyydessä, mikäli joistakin kaupunginosista muodostuu syrjäytymisen ja pahoinvoinnin keskittymiä.

Kun alikehityksen kierteeseen lisätään talouslaman vaikutukset, ikääntymisen tulevat kustannukset ja kasvava maahanmuutto, on alueellisen eriytymiskehityksen syveneminen entistä enemmän todellinen uhka.

3.3. Lisääntyvä maahanmuutto

Pääkaupungin vahvuus on sen kyky houkutella maahanmuuttajia ja turvata väestön ja työvoiman kasvu uudella nuorella väestöllä. Maahanmuuton ansiosta metropoli kansainvälistyy ja kulttuuri rikastuu. Jotta maahanmuutosta tulee voimavara, joka vie yhteiskuntaa eteenpäin, on kotouttamisessa onnistuttava. Kotoutuminen on kaksisuuntainen prosessi, joka edellyttää sitoutumista kantasuomalaisiltakin.

Vastatulleet maahanmuuttajat keskittyvät aina alueille, mistä vapautuu edullisia vuokra-asuntoja. On keskeistä huolehtia siitä, asuinalueilla on monipuolisesti tarjolla erilaisia asumismuotoja, jotta

myös väestörakenne pysyy monipuolisena. Maahanmuuttajien työmarkkina-asema kohenee maasoolovuosien karttuessa, kun kielitaito, ammattitaito, kulttuuriset taidot ja suhdeverkosto mukautuvat uuden yhteiskunnan olosuhteisiin.

Huonossa tapauksessa maahanmuuttajaväestön vahva keskittyminen joillekin asuinalueille johtaa sosiaalisen ja etnisen segregaatian kasaantumiseen. Maahanmuuton alueellinen keskittyminen heikentää suomen kielen ja kulttuurin omaksumista ja muuta kotoutumista. Maahanmuuttajalähiöistä muuttavat pois ensiksi keskiluokkaiset kantaväestön edustajat ja lopulta myös keskiluokkaiset maahanmuuttajat. Asuinalueiden leimautuminen syrjäytyneen kantaväestön ja köyhän maahanmuuttajaväestön seuduiksi johtaa jyrkkään sosiaaliseen segregatioon.

Koska suurin osa Suomen maahanmuuttajista asuu pääkaupunkiseudulla, on se eräänlainen vetovoimatekijä myös muualla maassa asuville maahanmuuttajille. Kokemus on osoittanut, että humanitaarisen maahanmuuton kautta eri puolille Suomea hajasijoitetut ihmiset hakeutuvat usein pääkaupunkiseudulle muutaman vuoden maassa oleskelun jälkeen.

Pääkaupunkiseudun tilasto- ja tutkimusyksiköiden yhteistyönä laadittu ennuste (Vieraskielisen väestön ennuste Helsingin seudulla 2010-2030) arvioi, että Helsingin seudun vieraskielisen väestön määrä kasvaa vuoteen 2030 mennessä 144 300 asukkaalla. Vieraskielisen väestön määrä kasvaisi Helsingissä 72 400, Espoossa 32 800, Vantaalla 27 200 ja kehyskunnissa 11 700 asukkaalla.

3.4. Kilpailu veronmaksajista

Metropolialueen kunnat käyvät kovaa kilpailua hyvistä veronmaksajista mikä vääristää mm. maankäytön suunnittelua ja vahvistaa sosiaaliseen eriytymiseen johtavan kehityksen uhkaa. Toisaalta kuntien kilvoittelu ja erikoistuminen synnyttävät parhaimmassa tapauksessa uutta elinvoimaa, joka voidaan tehostuvan yhteistyön kautta kanavoida koko seudun voimavaraksi.

Kilpailu voi kannustaa kuntia tarjoamaan parempia palveluita asukkaille ja yrityksille. Kunnat pystyvät myös tunnistamaan paikalliset erityispiirteet ja hyödyntämään niitä palvelutuotannossa ja elinkeinopolitiikassa. Koska huoltosuhteen muutos on iso ongelma kaikkialla, kuntien kannattaa tähdätä kasvuun ja etsiä uusia seudullisia ratkaisuja silloinkin kun se lyhyellä tähtäimellä näyttää lisäävän kustannuksia.

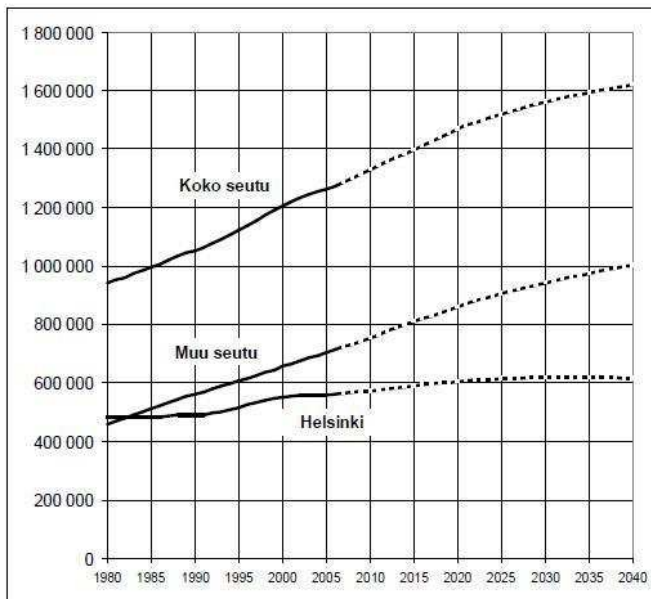
Haasteena on säilyttää kilpailun positiivinen dynamiikka, samalla kun seudun kansalaisten yhdenvertaisuutta loukkaavia verotukseen ja kaavoitukseen liittyviä puutteita tai ylilyöntejä pyritään poistamaan.

3.5. Kasvudynamiikka ja hajautunut yhdyskuntarakenne

Metropolialueen väestö jatkaa kasvuaan: koko Uudenmaan väestön arvioitu kasvu on lähimmän 25 vuoden aikana noin 330.000 henkilöä. Vaikka kasvu on hitaampaa kuin huippuvuosina, on kehitys kuitenkin tärkeää paitsi alueelle myös koko valtakunnalle. Väestönkasvussa on määrän ohella huomattavaa kasvun rakenne: alueen sydämessä olevan Helsingin väestönkasvu on alueen yleiseen kasvuvauhtiin nähden hidasta. Espoon ja Vantaa kasvu on hiukan ripeämpää, mutta alueen varsinaisia kasvuhuippuja ovat Kirkkonummi, Tuusula, Nurmijärvi, Sipoo ja Vihti.

Helsingin uudessa Maankäytön ja asumisen toteutusohjelmassa (2008-2017) arvioidaan, että vuoteen 2030 mennessä 80 prosenttia seudun väestönkasvusta tapahtuu Helsingin ulkopuolella.

Helsingin seudun väestö 1.1.1980–2007 ja ennuste 1.1.2008–2040



(MAL 2017-toteutusohjelma, 2008)

Muutto kaupunkien sisällä on myös ennätysmäisen vilkasta. Pääkaupunkiseudulla keskimäärin 160 asukasta 1000 asukkaasta muutti 2000-luvulla. Tutkimusten mukaan 25-40 -vuotiaat muuttavat eniten kunnasta toiseen. Mainitun ikäjakson jälkeen ylikunnalliset muutot vähenevät.

Samanaikaisesti väestön kasvun kanssa, työpaikkojen määrä on kasvanut nopeimmin Espoossa, Vantaalla ja kehyskunnissa. Osaamisintensiiviset yritykset näyttävät hakeutuvan työvoiman perään, kun ne valitsevat toimipaikkansa sijainnin. Myös korkeakoulutetut nuoret ja ulkomaiset huipposaaajat hakeutuvat voittopuolisesti pääkaupunkiseudun läntisiin osiin ja kehyskuntiin.

Ihmisten asuinpaikan valinta kuuluu heille itselleen. Väärin perustein kannustettuna tämä periaate voi kuitenkin johtaa kehitykseen, joka aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia yhteiskunnalle.

Yhdyskuntarakenteen hajautuminen merkitsee lisäkustannuksia julkisen palveluverkoston ylläpitämisessä: lapset tarvitsevat koulukyytejä, varttuneemmat kuljetuksia terveydenhoito- ja muihin palveluihin. Myös yksityisten palveluiden saatavuuden turvaaminen aiheuttaa kustannuksia julkiselle sektorille: tieverkoston tai vesi- ja ympäristöhuollon rakentaminen, ylläpitäminen ja kunnostaminen maksavat enemmän hajautetussa rakenteessa kuin tiiviissä.

Työpaikkojen ja asuinalueiden kohtaantoa sekä asuinalueiden rakentamista on parannettava siten, että työpaikat ovat kohtuudella saavutettavissa ja toisaalta siten, että työpaikkarakentamista suunnataan asuinalueille.

3.6. Kallis asuminen pääkaupunkiseudulla

Asuntokysymys on ollut pääkaupunkiseudun erityinen haaste jo vuosikymmenien ajan. Asuntojen keskihinta - ja vuokrataso on muuhun maahan nähden korkea ja asuntojen koko keskimääräistä pienempi. Väestönkasvun jatkuminen ja asuntokannan rakenne, mm. pienten asuntojen suuri osuus, merkitsee, että asuntopolitiikka pysyy alueen avoimena kysymyksenä vielä pitkään.

Ongelmana on saada työvoimaa monille aloille nykyisillä asumiskustannuksilla. Kaikille palvelusektoreille, kaivataan työvoimaa, jolla ei ole kuitenkaan kunnolla varaa asua alueella. Myöskään vuokra-asuntojen nykyinen tarjonta ei ole riittävä. Asumiskustannukset ja vuokra-asuntojen puute vaikuttavat myös työperäiseen maahanmuuttoon. Työvoiman saatavuusongelmista johtuen vaikeudet terveydenhuollon ja erityisesti vanhustenhuollon järjestämisessä lisääntyvät.

Asuntojen kysyntä on purkautunut pitkään alueen ydinkeskuksen ulkopuolelle. Helsinkiä nopeammin ovat kasvaneet Espoo ja Vantaa ja vielä näitäkin nopeampia kasvulukuja löytyy pääkaupunkiseudun kehyskunnista. Uusien asuntojen ja uusien asukkaiden sijoittuminen alueen keskuksen ulkopuolelle on mahdollistanut monelle perheelle näiden toivoman asumismuodon, mutta siitä on seurannut uusia ongelmia.

Työmatkat ja asiointimatkat ovat pidentyneet ja entistä useampi on joutunut turvautumaan kokonaan henkilöauton käyttöön lähes kaikessa työ- ja asiointiliikumisessa. Pitkien matkojen aiheuttaman ympäristökuormituksen lisäksi kehitys on johtanut ruuhkautumiseen. Mikäli kehitys jatkuu nykyisellä ja ennakoitavissa olevalla uralla, tulee matkojen pituudesta ja ruuhkista todellinen ongelma.

3.7. Kuormittuva ympäristö, autoistuminen ja joukkoliikenteen ongelmat

Metropolialueen kunnat ovat kehittäneet toimintaansa omista lähtökohdistaan, jolloin kokonaisuudesta on muodostunut pirstaleinen. Hajautunut asuminen on monin paikoin rakentunut yksityisautoilun varaan. Autoilusta syntyy melua ja saasteita, jotka kuormittavat luontoa ja heikentävät ilmanlaatua. Samalla kasvava autokanta kuluttaa tiestöä ja edellyttää jatkuvasti uusia liikenteen toimivuutta lisääviä investointeja. Istuminen liikennehuuhkassa heikentää myös ihmisen elämänlaatua.

Ajoneuvoliikenteen kustannukset kasvavat fossiilisten polttoaineiden hintakehityksen johdosta. Henkilöautoilun kallistuessa liikkumisedellytykset alueilla, joilla joukkoliikenteen palvelutaso ei ole hyvä, heikkenevät. Liikenteen ongelmat rasittavat myös seudun kilpailukykyä ja asetettujen tavoitteiden saavutettavuutta.

Joukkoliikenteestä tulisi tehdä kattavasti varteenotettava vaihtoehto yksityisautoilulle, jotta ilmastopoliittisesti merkittäviä liikenteen päästöjä saataisiin kuriin. Tämä edellyttää, että yhteys seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään on mietitty valmiiksi kun uusia asuinalueita lähdetään rakentamaan. Täydennysrakentamisella on myös keskeinen merkitys yhdyskuntarakenteen tiivistämisessä. Lisäksi kehyskuntiin suuntautuvaa joukkoliikennettä tulisi kehittää. Erityinen ongelma on julkisen liikenteen puutteellinen poikittaisliikenne, erilaiset lippujen hinnoittelujärjestelmät ja liityntäpysäköinnin riittämättömyys.

Seudun kannalta tärkeät raideliikenneyhteydet esim. Nurmijärvelle, Sipooseen, Porvooseen ja Lohjalle antavat myös odottaa itseään. Raideliikenteeseen pohjautuva joukkoliikennejärjestelmä on tehokas tapa järjestää ihmisten liikkuminen, mutta se edellyttää riittävää väestöpohjaa, jotta liikennöinti olisi kannattavaa. Kuntien kaavoittamisen on tuettava tämän tavoitteen saavuttamista. Raideratkaisut edellyttävät myös valtion ja kuntien täysipainoista sitoutumista hankkeiden rahoittamiseen. Ilman seudun päättäjien yhteistä näkemystä joukkoliikenteen mahdollisuudet jäävät suurelta osin käyttämättä.

3.8. Johtopäätökset

Metropolialueen kehitykseen liittyy piirteitä, jotka uhkaavat sen tulevaisuutta kilpailukykyisenä ja asukkaitaan hyvin palvelevana eurooppalaisena metropolialueena. Asuinalueet ja kunnat eriytyvät toisistaan, kun keskuskaupungin sisälle muodostuu taantuvia alueita ja hyväosaiset muuttavat kehyskuntiin. Maahanmuuttajien asuttaminen ja kotouttaminen jää liian harvojen kuntien ja niiden osien vastuulle. Kohtuuhintaisten perheasuntojen ja vuokra-asuntojen puute ja epätasainen jakautuminen kuntien kesken vaikeuttaa yksityisen sektorin ohella työvoiman saantia tulevaisuudessa myös kuntien palvelusektorilla. Joukkoliikenteen potentiaalia ihmisten kuljettamisessa ei pystytä hyödyntämään täysimääräisesti. Kielteisen kehityksen seurauksena ihmisten arki vaikeutuu ja viihtyvyys vähenee. Suunnan on siis muututtava.

Metropolialueen kehittämisessä on tähän asti edetty vapaaehtoisen yhteistyön tiellä. Tämä vapaaehtoinen kanssakäyminen on synnyttänyt uusia yhteistyömuotoja varsinkin pääkaupunkiseudun neljän kunnan kesken. Kehyskunnissa eteneminen on ollut verkkaisempaa.

Suurten kaupunkien kuntaliitos on jo pitkään ollut esillä enemmän tai vähemmän varteenotettavaa vaihtoehtona metropolialueen kehittämisessä. 1990-luvun alun talouslaman vauhdittama rakennemuutos on muuttanut pääkaupunkiseudun kuntien välistä asetelmaa peruuttamattomalla tavalla. Lähiöiden kaupungistuminen ja siirtyminen yhdestä keskuksesta moniin alakeskuksiin leimaavat metropolialueen kehitystä tänä päivänä. Metropolialue ei enää muodostu pelkästään pääkaupunkiseudun kunnista, vaan se on laajempi kokonaisuus. Järjestelmä, jossa yksi kuntayksikkö dominoisi metropolialuetta, tuntuu tässä muutostilanteessa turhan jäykältä. Kuntien kokoerot ovat jo nyt yhteistyötä rasittava ongelma seudulla.

Malli, joka pystyy samanaikaisesti hyödyntämään alueen voimavarat ja lisäämään yhteistä sitovaa päätöksentekoa on metropolimalli. Sen lähtökohta on, että pääkaupunkiseudulle ja sitä ympäröiville kunnille rakennetaan yhteinen demokraattinen hallinto, jolle erikseen päätetään tehtävät, toimivalta ja hallintomalli. Metropolihallinnon päätökset olisivat kuntia sitovia. Metropolialueen sosiaalidemokraatit haluavat tuoda seudun kuntayhtymätyyppiset rakennelmat selkeämmin kansanvallan alaisuuteen, selkeyttää kuntien palveluvastuuta sekä lisätä lähidemokratiaa.

Sosialidemokraattien mielestä lähipalveluista on päätettävä kunnissa, lähellä kuntalaisia. Ratkaisut isoihin kuntarajat ylittäviin kysymyksiin on sitä vastoin löydettävä metropolitasolla. Kyse ei ole päällekkäisen hallinnon luomisesta, vaan päätöksenteon siirtämistä demokraattiseen ohjaukseen sille kuuluvalla tasolla.

Metropolialueen sosialidemokraatit näkevät, että pohjaa seudulliselle perspektiiville on olemassa. Monelle kotipaikkaidentiteetti määrittäytyy myös muun kuin kotikunnan kautta.

4. Metropolihallinnon tehtävät ja tavoitteet

Seuraavaksi käsitellään uuden metropolihallinnon tehtäviä edellä mainittujen haasteiden valossa.

Maankäytöstä, asumisesta ja liikenteestä päättäminen ovat metropolialueen sosialidemokraattien mielestä metropolihallinnon ydintehtäviä. Ne liittyvät puolestaan yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, vuokra-asuntopolitiikan parantamiseen, maahanmuuttajien asumisen järjestämiseen, liikenejärjestelmän kehittämiseen sekä kansainvälisestä kilpailukyvyystä huolehtimiseen. Tämän esityksen mukaisella metropolihallinnon perustamisella ei olisi kielipoliittisia vaikutuksia.

Metropolihallinnon suurin tehtävä on sitovien päätösten tekeminen ja ohjaus ja vain vähemmässä määrin palvelujen järjestäminen. Lähipalveluista on päätettävä kunnissa. Joitakin lähipalvelutannon ulkopuolella olevia palvelutehtäviä on kuitenkin mahdollista siirtää metropolihallinnolle.

Hallinnollisen taakan helpottamiseksi, metropolihallintoon perustettavat palvelukeskukset voisivat myydä tukipalveluita metropolialueen kunnille. Kunnat voisivat halutessaan ostaa hallinnollisia, tilastointiin, palkanmaksuun, kirjanpitoon ja tietotekniikkaan liittyviä tukipalveluita metropolialueelle perustettavalta palvelukeskuksesta.

4.1. Metropolikaavoitus ja yhdyskuntarakenne – ilmaston muutokseen vastaaminen

Asutuksen kehittämisen tavoitteena tulee olla sosiaalisesti eheä, monipuolinen ja tiivis yhdyskuntarakenne. Sosiaalinen eheys merkitsee syrjäytymiskeskittymien purkamista ja ennaltaehkäisyä, eli eri asumismuotojen rinnakkaisuutta ja maahanmuuttajien kotoutumista edistävää monipuolisuutta. Monipuolisuus merkitsee myös ikärakenteen monipuolisuutta: asuntoalueilla tulee olla sekä pienille että perhekotitalouksille sopivia asuntoja, jotta alueella on kattavasti käyttöä sekä julkisille että yksityisille palveluille.

Ertiysisen määrittelyn tarvitsee rakenteen tiiviyden: metropolin ydinaluetta on kehitettävä ja kasvu mahdollistettava myös siellä. Kuitenkin odotettavissa oleva väestönkasvu yhdistettynä asumisväljyyden kasvuun merkitsee, että nykyistä enemmän ihmisiä asuu myös metropolialueen muissa kunnissa. Elinvoimaiset keskukset merkitsevät asiointiliikennettä helpottavia ratkaisuja, kuten siir-

tymistä autoista jalankulkuun ja muuhun kevyeen liikenteeseen. Elämäntapamuutoksen merkitystä – ja viihtyvyyshaasteita – ei tarvitse liioitella: oikein suunniteltu tiivis asuminen luo viihtyisän kulttuuri-maiseman, ei ahtautta.

Työpaikkojen ja asuinalueiden kohtaantoa sekä asuinalueiden rakentamista on parannettava siten, että työpaikat ovat kohtuudella saavutettavissa ja toisaalta siten, että työpaikkarakentamista suunnataan asuinalueille.

Metropolialueen sosialidemokraatit kannattavat uusien asuinalueiden ja täydennysrakentamisen painottamista erityisesti ratojen varsille ja niiden lähivaikutusalueille. Uudenaan maakuntaliitossa esillä olleista raideliikenteeseen tukeutuvista liikenteen ja asumisen yhteensovittamisen malleista ainakin sormi- ja silmukkamalli ovat varteenotettavia.

Sormimallilla nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja täydennetään erityisesti asemien lähellä. Tämän mallin sormimaisessa rakenteessa suuret asemanseudut muodostaisivat yhdyskuntarakenteen selkärangan. Mallissa korostuu vahva ja monipuolinen pääkaupunkiseutu sekä radanvarsi-keskusten voimakas kehittäminen. Mallissa pääkaupunkiseutu kasvaisi voimakkaasti niin itä-, länsi kuin pohjoissuunnassakin. Väestön- ja työpaikkojen kasvu sijoitettaisiin korkeintaan 2,5 km etäisyydelle raideverkon asemista. Tämän mallin asutuskeskus sisältäisi yhteensä noin 45 000 asukasta tai työpaikkaa.

Silmukkamallissa nykyistä rakennetta tiivistettäisiin ja täydennettäisiin asemien lähellä, mutta ei niin paljon kuin Sormimallissa. Tavoitteena on pienten asemanseutujen tiheä verkko, joista muodostuu helminauhmainen rakenne. Silmukat muodostaisivat toiminnallisen verkon, joka tarjoaisi asumisen lisäksi palveluja ja työpaikkoja. Väestön- ja työpaikkojen kasvu sijoittuisi korkeintaan kilometrin etäisyydelle raideverkon asemista. Mallin asutuskeskus sisältäisi alle 10 000 asukasta tai työpaikkaa yhteensä.

On huomioitava, että metropolialueen kokonaisuus edellyttää edellä kuvatun ohella, että myös muita liikenne- ja palveluratkaisuja kuin raiteisiin tukeutuvia on otettava käyttöön osana jo olemassa olevien asutuskeskusten kehittämistä.

Metropolialue tarvitsee sille räätälöidyn kaavoituksen, jolla ohjataan palveluita ja jolla tehdään tehokasta asuntopolitiikkaa ja elinkeinopolitiikkaa. Tarkoituksenmukainen kaavoitus yhdistää maakuntakaavan ja kuntien yleiskaavat.

Asemakaavoituksen säilyminen yksinomaan kunnilla merkitsisi, että kaavoitushyödyistä neuvottelut jäisi kuntien ja maanomistajien väliseksi asiaksi. Metropolihallinto antaisi tälle vain puitteet yleiskaavatasolla.

Kaavoituksen asumisen ja liikenteen tehtävien siirtämisellä metropolitasolle olisi luonnollisesti merkittäviä elinkeinopoliittisia vaikutuksia.

4.2. Vuokra-asuntopolitiikka

Pitkään metropolialueen kuntien yhteistyötä hiertänyt kysymys vuokra-asuntojen rakentamisesta on ratkaistava. Kaavoituspolitiikkaa tulisi täydentää metropolin yhteisellä maanhankinta- ja asuntopolitiikalla.

Vuokra-asuntotuotannon määrä on nykyisellään liian pieni ja vuokra-asuntomarkkinat toimivat heikosti. Vuokra-asuntotuotantoa tulisi lisätä erityisesti Helsingin ulkopuolella: Helsingissä vuokra-asuntojen osuus on selvästi korkeampi (yli 40 %) kuin muualla metropolialueella (jossa sen osuus on noin neljänneksen luokkaa). Vuokra-asuntoja tarvitaan erityisesti työssäkäyville pieni- ja keskituloisille. Asunnottomien määrän pelätään kasvavan vähentyneen vuokra-asuntotuotannon ja lisääntyneen vuokra-asuntokysynnän vuoksi.

Vuokra-asuntokantaa kasvatettaessa tulisi kuitenkin ottaa huomioon uusien alueiden riittävä monipuolisuus, eli riittävä omistusasuntojen osuus, ja tiiviisti rakentuvien alueiden asettuminen joukko-liikenneväylien lähetyville.

Metropolihallinnon tulisi ohjata asukasrakenteen kehitystä. Metropolihallinnon tasolla tulisi luoda sitovat tavoitteet ja suunnitelmat seudulliselle vuokra-asuntotuotannolle. Tämä edellyttäisi metropolihallinnon puitteissa kuntia sitovaa päätöstä asuntorakennuttamisesta. Kuntien tai muiden julkisyhteisöjen omistamien asuntojen hallinta jäisi kunnille.

4.3. Maahanmuuttajien asuminen

Väestön ikääntymisestä johtuva Suomen ongelmallinen huoltosuhde on omiaan lisäämään erityisesti työperäistä maahanmuuttoa.

Maahanmuuttajien asumisessa on tärkeää huolehtia kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen riittävästä tarjonnasta ja tasapainoisesta sekä kattavasta jakautumisesta seudulla, sillä omistusasuminen ei useinkaan ole, erityisesti maassaolon ensimmäisinä vuosina, ajankohtainen vaihtoehto maahanmuuttajille.

Osa maahanmuuttajista tulee jatkossakin olemaan Suomen lähialueilta (mm. Virossa) pendelöiviä työntekijöitä, joiden tarkoituksena ei ole kotoutuminen suomalaiseen yhteiskuntaan. He kuitenkin tarvitsevat kohtuuhintaista asumista ja riittävää asuntotarjontaa niiden jaksojen aikana kun he oleskelevat Suomessa. Tälle ryhmälle ei ole olemassa vastaavia asumismuotoja kuin muualta muuttaville opiskelijoille, jotka asuvat opiskelija-asunnoissa. Heidän asumistarve toteutuu riittävästi vuokra-asuntojen tarjonnalla erityisesti yksityisillä vuokramarkkinoilla ja on siten seurausta seudun asuntotuotannosta kokonaisuudessaan.

Enemmistö maahanmuuttajista muuttaa pysyvästi maahan. He työskentelevät erityisesti palvelusektorilla, kiinteistöhuollossa, liikenteessä ja logistiikassa ja varastotoiminnoissa. Nämä työt ovat verrattain matalapalkkaisia, mikä vaikeuttaa omistusasunnon hankkimista. Lisäksi maahanmuuttajilla on usein korkeampi kynnyks omistusasunnon hankkimiseen, koska pysyvä maahan jääminen on epävarmaa ja omaiset asuvat usein ulkomailla.

Maahanmuuttajiin lukeutuu myös korkeasti koulutettuja asiantuntijoita, jotka työskentelevät esimerkiksi tutkijoina tai ICT-asiantuntijoina. Heidän oleskelunsa maassa on usein määräaikaista ja työ sopimukset voivat olla muutaman vuoden pituisia. Tämä ryhmä on sikäli poikkeuksellinen, että sen parissa myös omistusasuminen on tavallisempaa, kuin muilla väliaikaisesti maassa asuvilla ulkomaalaisilla.

Vaikka Helsinki asuttaa suurimman osuuden ja lukumäärän maahanmuuttajaväestöstä, on maahanmuuttajaväestön rakenteessa kuntien välillä eroja. Vantaa asuttaa suhteessa eniten kehitysmaista tulevia maahanmuuttajia.

Pääkaupunkiseudun kunnista maahanmuuttajia asuu vuokralla suhteellisen vähän Espoossa, koska vuokra-asuntojen tarjonta on kunnassa monia muita vähäisempää.

Vuokra-asunnot eivät saisi keskittyä määrättyihin kaupunkeihin ja kaupunginosiin siten, että tuloksena on ghettoutuminen. Eurooppalaiset ja pohjoismaiset kokemukset (esim. Malmön Rosenberg ja Ranskan banlieue - lähiöt) ovat osoittaneet, että ghettoutuminen on riski sekä yleiselle yhteiskuntarauhalle että maahanmuuttajien hyvinvoinnille. Jos maahanmuuttajien asuminen keskittyy lähiöihin, joissa on sosiaalisten ongelmien keskittymistä ja resurssien niukkuutta ja joista kaikki kynnelle kykenevät muuttavat sosiaalisen kohoamisen kautta pois, on etnisten konfliktien vaara todellinen. Lisäksi lähiöiden tilapäisen kulttuurin luonne korostuu entisestään.

Kaupunkisosiologit kutsuvat sellaisia siirtymätiloja, joihin ei muodostu moraalista tai kulttuurista vakautta, siirtymävyöhykkeiksi (transition zone). Tällaisessa vyöhykkeessä on vaikeampi kotoutua suomalaiseen yhteiskuntaan ja kulttuuriin. Kuitenkin keskeisintä on, etteivät lähiöt muodostu sosiaalisten ongelmien keskittymiksi vaan, että tarvittaessa jopa erityisin resurssipanostuksin lähiöiden

sosiaaliset olosuhteet saadaan hyvinvoiviksi. Tämä on lopulta merkityksellisempi asia kuin lähiön asukkaiden etninen rakenne.

Kohtuuhintaiset vuokra-asunnot tulee sijoittaa tasaisesti ympäri seutua niin, että ihmisten matkat työn ja asunnon välillä eivät muodostu pitkiksi. Jo nyt palvelualan työntekijät matkustavat usein pitkän matkan päästä työhönsä, koska heillä ei ole taloudellisia edellytyksiä hankkia omistusasuntoa läheltä työpaikkaansa.

Maahanmuuttajien sijoittumisesta on sovittava metropolitasolla. Seudullisella maahanmuuttopolitiikalla varmistetaan kuntien välisen tasapuolisuuden toteutuminen niin maahanmuuttajien ja vuokra-asuntojen määrissä kuin maahanmuuton tasapainoisessa seudullisessa jakautumisessakin. Maahanmuuttajien sijoittumiseen vaikutetaan enemmän syrjäytymisen ehkäisyyn, normaalin vuokra-asuntotarjonnan riittävyyden sekä maankäytön ja kaavoituksen kautta, kuin suoraan heidän asumiseensa kohdistuvin toimenpitein.

4.4. Metropolialueen liikennejärjestelmä ja väylähankkeet

Toimivat joukkoliikenneyhteydet ovat avainasemassa yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä. Ilmastonmuutoksen hidastamiseksi ja ruuhkien välttämiseksi tulisi suosia uusia ratayhteyksiä. Esimerkiksi sähköautot eivät ole patenttiratkaisu liikkumiseen, koska ne aiheuttavat ruuhkia, joiden vuoksi täytyy rakentaa entistä enemmän maanteitä. Juna- ja metroliiikenteen kehittämisen ohella myös kevyemmät joukkoliikenteen ratkaisut, kuten bussijokeri, voivat olla osa seudullisen liikennejärjestelmän kehittämistä. Kehyskuntien liikenneväyliä tulee edelleen parantaa huomioiden erityisesti poikittaisliikenne, logistiikka-alueet sekä alueellinen että valtakunnallinen väyläverkosto.

Metropolin sosialidemokraatit kannattavat raiteisiin pohjautuva joukkoliikennettä, koska se on tehokas ja ympäristöystävällinen tapa liikuttaa suuria määriä joukkoliikenteen käyttäjiä. Raideliikenne sitoo myös yhdyskuntarakennetta ja asutuskeskuksia yhteen pysyvällä tavalla. On luontevaa, että radan varteen asemien yhteyteen suunnitellaan monipuolisia ja viihtyisiä asutuskeskuksia. Toimivan arjen järjestäminen helpottuu, kun riippuvuus oman auton käytöstä vähenee.

Metropolialueen sosialidemokraatit haluavat erityisesti painottaa Pissararadan, Lohjan radan, Klaukalan radan, Helsingistä itään suuntautuvan raideliikennehankkeen ja Raidejokerin toteuttamista.

Toimivat ja kattavat kevyen liikenteen väylät ovat tärkeä osa urbaania liikennejärjestelmää. Pyöräteiden rakentamista ei saa alistaa tieliikenteen kehittämisen oheistoiminnaksi, vaan kyseisiä liikenteen muotoja on käsiteltävä tasavertaisesti. Juna- ja linja-autoasemien yhteyteen on autojen pysäköintipaikkojen ohella varattava riittävästi tilaa turvallisille pyörien säilytyspaikoille, jotta siirtyminen liikennemuodosta toiseen olisi vaivatonta. Pyörien kuljettaminen lähijunissa ilmaiseksi on tehtävä mahdolliseksi.

Metropolin sosialidemokraatit pitävät ruuhkamaksujärjestelmää varteenotettavana vaihtoehtona, mutta se voidaan ottaa käyttöön vasta sen jälkeen, kun joukkoliikennettä on parannettu koko metropolialueella. Mikäli ruuhkamaksuja ryhdytään keräämään, tulot tulee käyttää alueen liikennejärjestelmien kehittämiseen. Samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, ettei valtio vastaavasti vähennä tukeaan alueelle kerääntyneiden ruuhkamaksutulojen takia.

Pääkaupunkiseutu toimii Suomen valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien solmukohtana. Koko maan kannalta on tärkeää, että yhteydet valtakunnan eri osista kansainvälisen lento- ja meriliikenteen terminaaleihin ovat riittävän sujuvat ja häiriöttömät myös pääkaupunkiseudun alueella. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota kauko- ja lähiliikenteen joustaviin vaihtoyhteyksiin.

Suuret liikennehankkeet ja valtakunnallisen väyläverkoston kunnossapito kuuluvat valtiolle. Tehtävien kokonaisvaltainen siirtäminen metropolihallinnolle johtaisi alueen asukkaiden kannalta kohtuuttomiin kustannusrasituksiin näiden maksaessa valtionveroilla muun maan liikenneverkoston ja kunnallisesti kerätyillä veroilla omalla alueellaan sijaitsevat väylät. Metropolihallinto olisi kuitenkin valtion yhteistyökumppani hankkeissa, joiden kohdalla valtakunnallisen ja alueellisen intressin rajanveto olisi vaikeaa (esimerkiksi rataverkon rakentaminen uusille asuin- ja liikerakentamisalueille).

Metropolihallinto vastaisi seudullisen joukkoliikennejärjestelmän suunnittelusta sekä uuden ruuhkamaksujärjestelmän hallinnoimisesta. Metropolitasolla päätettäisiin myös seudullisten liikennehankkeiden tärkeysjärjestyksestä.

4.5. Metropolin kansainvälinen kilpailukyky – elinkeinopolitiikka ja työpaikat

Metropolialueen kilpailukykyyn ja vetovoimaan vaikuttavat mm. infrastruktuurin taso, koulutetun työvoiman tarjonta, palveluiden toimivuus, yleinen viihtyvyys, turvallisuus, kustannustaso, asuntomarkkinoiden toimivuus sekä kansainvälinen imago.

Suomen metropolialueen kilpailukykyä voidaan huolehtia muodostamalla kokonaisnäkemys alueen vahvuuksista ja ottamalla alueen voimavarat tehokkaaseen käyttöön. Metropolialueen on erottava muiden maiden metropolien joukosta ja panostettava omiin vahvuuksiinsa.

Metropolin sosialidemokraattien tavoite on, että metropolista kehittyy dynaaminen, kansainvälinen ja suvaitsevainen alue, joka houkuttelee myös ulkomaista osaamista, yrityksiä, työntekijöitä, opiskelijoita, tutkijoita, turisteja ja investointeja puoleensa. Perinteinen kaksikielisyys tekee metropoli-alueesta kiinnostavan pohjoismaisestakin näkökulmasta.

Metropolin korkeakouluverkko palvelee koko alueen asukkaita ja elinkeinoelämää. Kuntien, elinkeinoelämän ja korkeakoulujen vuorovaikutuksessa syntyy uusia yritysideoita, palvelukonsepteja ja osaamisklustereita. Metropolihallinto on taho, joka kokoaa toimijat yhteen.

Kilpailukykyinen metropoli imee luovan talouden ammattilaiset puoleensa, markkinoi alueen mahdollisuuksia sekä tarjoaa puitteet uudelle elinkeinotoiminnalle. Logistinen perusrakenne ja tärkeät kulkuyhteydet satamista ja lentokentältä ovat kunnossa.

Elinympäristönä kilpailukykyinen metropolialue on houkutteleva ja monipuolinen. Viihtyisää asumista on tarjolla hyvien kulkuyhteyksien varrelta ja hyvinvointipalvelut ovat laadukkaita. Virkistysalueet, liikuntapaikat ja puhdas luonto tarjoavat henkireikiä ja virikkeitä asukkaille.

Alue profiloituu kiinnostavana ja omaleimaisena matkailukohteena, joka tarjoaa elämyksiä erilaisille kohderyhmille. Suomen kansainvälisellä metropolialueella valmiudet ja puitteet suurten tapahtumien, kuten festivaalien, urheilukilpailujen, huippukokouksien, kongressien ja konserttien, järjestämiseen sekä korkean tason kulttuurihankkeiden toteuttamiseen ovat olemassa.

Metropolialue pystyy hyödyntämään läheisyytensä Pietariin, Tallinnaan ja Tukholmaan sekä matkailun että liike-elämän osalta. Nämä mainitut kaupungit eivät ole pelkästään Suomen metropolialueen kilpailijoita vaan myös hyviä yhteistyökumppaneita.

Vaikka metropolialue kilpailee ensisijaisesti kansainvälisten metropolialueiden kanssa, myös kansakäyminen Suomen muiden kaupunkiseutujen kanssa on ensiarvoisen tärkeää.

4.6. Metropolin yhteiset palvelut

Metropolialueen julkisen ja yksityisen palveluverkoston rakentamisen lähtökohtana ovat laajan väestöpohjan tarpeet. Koulutuksen alalla tällaisia palveluita ovat ammattikorkeakoulutuksen ohella myös ammatillinen nuorisoasteen ja aikuiskoulutus.

Ammattikorkeakoulujen osalta metropolihallinnon tulisi kyetä huomioimaan oppilaitosten laaja verkottuminen ja niiden tarvitsema itsenäisyys. Tiukat hallinnolliset rajat ja mallit eivät aina sovellu kehittyvään koulutukseen. Ammatillisen aikuiskoulutuksen osalta olisi mahdollista harkita valtion aluehallinnon tehtävien siirtämistä metropolihallinnolle, sillä järjestäjien kustannusten korvaus voitaisiin sopia valtion ja alueen kesken.

Terveydenhuollossa metropolialue ei välttämättä ole paras mahdollinen järjestämisperusta. Perusterveydenhuollossa tarvittavana väestöpohjana on pidetty vähintään 20000 asukasta. Kuntataso

näyttäisi siis pääsääntöisesti riittävän kaikissa metropolialueen kuntien terveyspalveluissa. Erikoissairaanhoidossa taas metropolin hallinnon tulisi olla ainakin maakunnan kattava, jotta myös reuna-alueiden asema voitaisiin turvata ilman hankalia rajanvetoja.

Sosiaalipalveluiden suhteen metropolihallinnolle siirrettävä kokonaisuus liittyisi vaikeavammaisten tarvitsemien erityispalveluiden järjestämiseen. Muilta osin sosiaalipalvelut – olivat ne varhaiskasvatusta tai lastensuojelun toimia – kuuluvat kuntien lähipalveluihin.

Metropolin tulee olla edelläkävijä sähköisen asioinnin järjestämisessä ja kehittämisessä seudullisesti. Kunnat voisivat halutessaan ostaa hallinnollisia tukipalveluita, kuten tilastointiin, palkanmaksuun, kirjanpitoon ja tietotekniikkaan liittyviä palveluita, metropolialueelle perustettavalta palvelukeskukselta. Palvelukeskuksen tehtävänä olisi tuottaa kunnille yhteisiä tukipalveluita vapauttaen kuntien resursseja laadukkaiden lähipalveluiden järjestämiseen ja kilpailukyvyyn kehittämiseen.

5. Uuden metropolihallinnon elementit

5.1. Yhteinen metropoli ja toimiva arki

Uuden metropolihallinnon myötä vahvistuisi ymmärrys siitä, että seudullisesti tehtävillä päätöksillä voidaan vaikuttaa seudun asukkaiden arjen toimivuuteen.

Metropolijulkisuus syntyy sitä mukaa kun metropolihallinto muokkaa seudun kehitystä ja vaikutukset alkavat näkyä ihmisten arjessa. Vaalit sekä metropolin yhteiset symbolit ja tapahtumat vahvistavat ajan myötä ihmisten metropoli-identiteettiä. Alueen yhteenkuuluvuutta voitaisiin esimerkiksi vahvistaa yhteisillä kulttuuriin liittyvillä keihäänkärkihankkeilla, kuten festivaaleilla, designvuosi-projekteilla sekä kulttuurikilpailuilla.

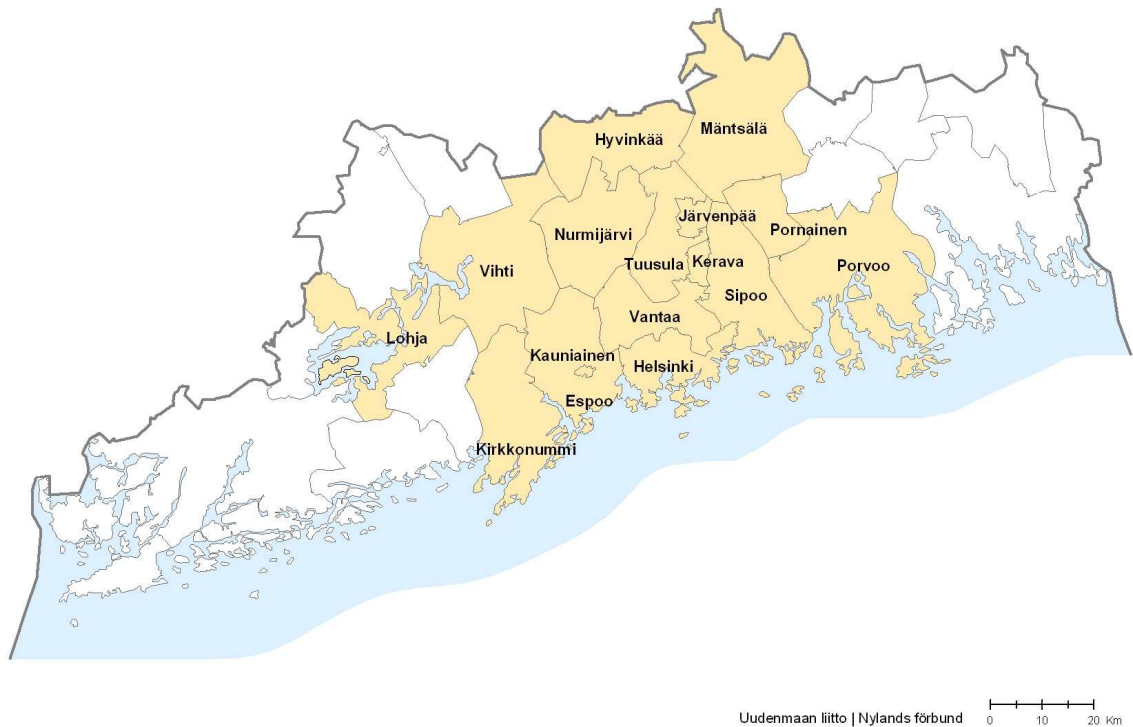
Kehyskuntien ja kaupunkien eturistiriitojen hälventyessä siirrytään koko seudun hedelmälliseen kehittämiseen.

5.2. Rajattu alue

Suomen metropolialueen välitön vaikutus ulottuu laajalle. Alue erottuu paitsi työssäkäynti- ja asiointialueena myös ihmisten mielissä kotiseutuidentiteetin kautta. Alueen väestönmuutos on ollut niin nopeaa, että on hedelmätöntä lukita metropolin rajoja liian tiukkaan. Uudet joukkoliikennetilat ja Etelä-Suomeen kohdistuva maan sisäinen muuttoliike voivat parhaassa tapauksessa johdattaa siihen, että yhdyskuntarakenne nivoutuu yhteen ja eheytyy. Metropolihallintoa perustettaessa metropolin alue täytyy kuitenkin rajata maantieteellisesti.

Metropolin ytimen muodostavat pääkaupunkiseutuun kuuluvat neljä kaupunkia. Yhteisen työssäkäynti- ja asiointialueen ohella pääkaupunkiseudun kaupunkien keskinäistä yhteyttä korostavat olemassa olevat yhteistyön muodot, esimerkiksi ympäristö- ja vesihuollon ja joukkoliikenteen osalta. Pääkaupunkiseutuun rajautuva metropolialue on kuitenkin epätarkoituksenmukainen. Rajanveto aiheuttaa ongelmia erityisesti maankäytön, asumisen ja liikenteen osalta. Tarkoituksenmukaisinta on ottaa metropoliin mukaan myös ympäröiviä kuntia sen mukaan, miten niiden asukkaiden arjen edellyttämä yhteydenpito suuntautuu pääkaupunkiseudulle.

Alkuvaiheessa metropolihallinto muodostettaisiin 16 kunnan ympärille (Helsingin seutu + Lohja ja Porvoo). Nämä kunnat ovat Helsinki, Vantaa, Espoo, Kauniainen, Lohja, Vihti, Kirkkonummi, Tuusula, Järvenpää, Kerava, Hyvinkää, Nurmijärvi, Porvoo, Pornainen, Mäntsälä ja Sipoo.



5.3. Demokraattinen metropolivaltuusto

Vapaaehtoisella yhteistyöllä on edetty joissakin asioissa Helsingin seudulla, kuten liikenteen ja jätehuollon osalta, mutta kuntien sitoutuminen seudun kokonaisvaltaiseen kehittämiseen on silti ollut heikkoa. Yhdyskuntarakenne on kehittynyt hallitsemattomasti ja alueet ovat eriytyneet toisistaan. Metropolihallinnon tausta-ajatus on, että on puututtava seudun yhteisiin ongelmiin lisäämällä yhteistä sitovaa päätöksentekoa.

Metropolialue tarvitsee elimen, metropolivaltuuston, jolla on omaa toimivaltaa tarkastella seutua kokonaisuutena ja tehdä kuntia sitovia päätöksiä. Metropolihallinnon perustaminen tarkoittaisi ylikunnallisen kuntayhtymähallinnon demokratisoimista. Samalla peruskuntien palveluvastuu selkeytyisi.

Metropolivaalit järjestettäisiin kunnallisvaalien yhteydessä. Suoran kansanvaalin etu suhteessa välilliseen edustukseen on, että ehdokkaiden kannatusta tulisi hakea myös oman kunnan ulkopuolelta. Ei olisi kuitenkaan mitään estettä sille, etteivät kunnallisissa luottamustoimissa toimivat henkilöt voisi asettua ehdolle metropolivaaleissa. Valtuutettujen sidokset kotikuntiinsa olisivat ainakin aluksi vahvat, samalla tavalla kuin omalla kaupunginosalla on vaikutusta kunnalliseen päätöksentekoon, mutta ajan myötä syntyisi aito metropolipolitiikan traditio puolueyhmissä.

Metropolivaltuusto koostuisi 101 edustajasta ja se valitsisi keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajat.

Metropolivaltuutetut valittaisiin vaaliipiireittäin. Vaaliipiirit voisivat olla esimerkiksi Helsinki, Länsi-Uusimaa (Espoo, Kauniainen, Lohja, Vihti, Kirkkonummi), 3) Keski-Uusimaa (Vantaa, Tuusula, Järvenpää, Kerava, Nurmijärvi) sekä 4) Itä-Uusimaa (Hyvinkää, Porvoo, Pornainen, Mäntsälä, Sipoo). Vaihtoehtoisesti Vantaa ja Espoo (+Kauniainen) voisivat myös muodostaa omat vaaliipiirinsä.

5.4. Metropolihallinnon rahoitus

Metropolihallinnon rahoituksen ja tehtävien on vastattava toisiaan. Tehtävien ja toimivallan antaminen ilman omaa rahoitusvastuuta tai rahoituksen kerääminen ilman riittävää tehtäväkokonaisuutta johtavat tuhlaukseen tilanteessa, jossa julkinen talous muilta osin joutuu elämään niukkuudessa.

Metropolihallinnon vallankäyttö noudattaa ohjausvaltaa suuremmissa määrin kuin budjettivaltaa. Metropolihallinnolla tulee kuitenkin olla oma budjetti ja tulo-rahoitus. Moninkertaisen verotuksen välttämisen vuoksi metropolihallinnon oma veronkanto-oikeus ei ole sovellettavissa luontevasti nykyiseen verojärjestelmään. Sosialidemokraatit kannattavat sellaisen veromallin luomista, joka toisaalta kannustaa kuntia yhteiseen elinkeinopolitiikkaan ja toisaalta tasaa kuntien välisiä eroja. Metropolin rahoitusmallin jatkovalmistelussa rahoitustarpeen kattaminen riittävällä osuudella kuntien yhteisöverotuotoista tulee arvioida.

Rahoitusmalleissa tulee myös turvata rahoituksen oikeudenmukainen ja tarkoituksenmukainen jako paitsi metropolihallinnon sisällä, myös jako metropolialueen ja valtion välillä. Valtion tulee hoitaa sille kuuluvat tehtävät myös metropolialueella.

Lisäksi valtion on syytä kehittää erityinen metropolihallinnon valtiosuusjärjestelmä, jonka avulla voidaan käynnistää metropolialueen ympäristö- ja liikenneinfrastruktuuriin liittyviä hankkeita

Liikenteen osalta rahoituksen keräämisen tarve riippuu yhteistyön tasosta. Koska metropoliyhteistyössä olisi ensi vaiheessa kysymys liikennejärjestelmäsuunnittelusta, ei se edellytä merkittävää rahoitusta. Mikäli ruuhkamaksuja ryhdytään keräämään Helsingin seudulla, tulisi varat ohjata metropolin yhteisiin joukkoliikennehankkeisiin.

5.5. Lähidemokratian vahvistaminen

Metropolihallinnon perustaminen edellyttää lähidemokratian vahvistamista, koska mitä isompi hallinnollinen alue on, sitä voimakkaammin tarvitaan paikallisia (itseorganisoituvia) rakenteita.

Kuntalaisten halukkuus vaikuttaa poliittiseen päätöksentekoon näyttää kasvavan, mutta vaikuttaminen ohjautuu yhä enemmän muun kuin poliittisen päätöksentekojärjestelmän kautta. Samaan aikaan sitoutuminen omaan kuntaan on heikompaa kuin aikaisemmin. Tämä ns. myönteinen vieraantuminen on haaste demokratialle. Sosialidemokraattien lähtökohta on, että kuntalaiset ovat oman elämänsä asiantuntijoita, eivät viranomaiset tai poliitikot. Sosialidemokraatit haluavat parantaa kuntalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksia, ja näin luoda edellytykset yhteisen vastuun tuntoon ja kantamiseen. Demokraattisten vaikuttamiskeinojen lisäämisessä on kyse eduskullisen demokratian täydentämisestä.

Paikalliselle tasolle, kuntien ja kuntalaisten väliin, ei ole syytä luoda uutta hallinnollista kerrosta. Tarvitaan päinvastoin joustavia, paikallisiin olosuhteisiin ja tarpeisiin pohjautuvia osallisuusrakenteita. Ihmisten on pystyttävä vaikuttamaan jo päätösten valmisteluvaiheessa tasa-arvoisessa vuorovaikutuksessa päättäjien kanssa. Vuorovaikutteinen prosessi sitouttaa kuntalaiset päätösten taakse ja kasvattaa yleistä ymmärrystä päätösten taustoista.

Käyttäjälähtöisyys esim. palvelutarjonnassa syntyy vasta silloin, kun asukkaat ovat mukana sekä palvelujen suunnittelussa, toteutuksessa, arvioinnissa että tietenkin käyttäjinä. Mukana olemisen ja vastuun kantamisen kokemus voimaannuttaa ja sitouttaa ihmisiä.

Kunnat sekä kunnan- ja kaupunginosat ovat erilaisia ja sen vuoksi erilaisia toimintamalleja tarvitaan. Jo nyt on paikallisesti kehitetty erilaisia kuhunkin toimintaympäristöön soveltuvia ratkaisuja kunnan ja muiden paikallistoimijoiden vuoropuhelun mahdollistamiseksi. Olennaista on, että luodaan erilaisia kanavia vaikuttaa päätöksentekoon ja että päätöksentekoprosessi itsessään on läpinäkyvä. Internet-aikakaudella on mahdollista luoda erilaisia vuorovaikutusfoorumeita, mutta tarvitaan myös perinteisiä osallistumisen muotoja.

5.6. Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoidopiiri - HUS

Helsingin ja Uudenmaan Sairaanhoidopiirin (HUS) toiminta-alue on maantieteellisesti ja toiminnallisesti selvästi laajempi kuin suunniteltu 16 kunnan metropolialue. HUS sisältää tällä hetkellä 26 kuntaa, joka on huomattavasti metropolia laajempi alue. Lisäksi HUS:in toimintoihin kuuluu valtakunnallisia erikoissairaanhoidon toimintoja sekä tieteellisiä tehtäviä, jotka eivät olemukseltaan kuulu seudullisen päätöksenteon piiriin. Tämän johdosta HUS organisaationa ei sellaisenaan sovellu seudullisen päätöksenteko-organisaation puitteisiin, vaikkakin metropolialueen erikoissairaanhoido tulee hoitaa HUS:in puitteissa.



HUS:n erikoissairaanhoido on Uudellamaalla organisoitu 26 kunnan alueella viideksi sairaanhoito-alueeksi. HUS-kuntayhtymällä on 20 sairaalaa. Lisäksi HUS hoitaa potilaitaan Auroran ja Herttoniemen sairaaloissa. (HUS:in Internet-sivut)

HUS:in päättäviin elimiin valitaan edustajat välillisten demokraattisten prosessien ja menettelyiden kautta. Poliittiset ryhmät neuvottelevat sisäisesti sekä keskenään vaalituloksen mukaisen edustuksen toimielimiin. Joidenkin, erityisesti pienempien kuntien näkökulmasta oman viestin saaminen HUS:in päätöksentekojärjestelmään onkin koettu vaikeaksi. Tämä on koskenut erityisesti mak-suosuuksia ja kustannuksia, joiden on koettu olevan kohtuuttoman raskaita pienille kunnille. HUS:issa on kuitenkin tekeillä uudistuksia sairaanhoitoalueittaisen kustannusten ja päätöksenteon läpinäkyvyyden lisäämiseksi.

HUS kehittyi tämän esityksen mukaan omana organisaationaan, metropoliratkaisujen ulkopuolella.

5.7. Helsingin seudun liikenne HSL, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY ja Uudenmaan liitto

Helsingin, Espoon, Vantaan ja Kauniaisten vesihuolto, jätehuolto ja ympäristöpalvelut on yhdistetty nykyisen pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) pohjalta toimivaan yhteiseen organisaatioon. Organisaatio (HSY) on aloittanut toimintansa 1.1.2010. YTV:n ja Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) nykyiset joukkoliikenteen suunnittelu- ja tilaajatoiminnot on yhdistetty uuteen kuuden kunnan tasoisena joukkoliikenneviranomaisena toimivaan organisaatioon (HSL) 1.1.2010. Itä-Uudenmaan liiton jäsenkunnat puolestaan liittyvät Uudenmaan liittoon 1.1.2011.

Vuonna 2009 annettiin laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta. Laki velvoittaa Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Vantaan kaupungit, joita laissa kutsutaan pääkaupunkiseudun kunniksi, hoitamaan yhteistoiminnassa joukkoliikenteen (ja jätehuollon). Lain mukaan kuntayhtymän jäsenkuntina voivat olla myös muut kuin pääkaupunkiseudun kunnat. Laki ei ota kantaa kuntayhtymän hallintoon tai talouteen.

Kuntayhtymän perussopimuksen mukaan Kerava ja Kirkkonummi liittyivät kuntayhtymään vuoden 2010 alusta, jolloin HSL muutenkin aloitti virallisesti toimintansa.

Perussopimuksen mukaan kuntayhtymään voivat kuulua Järvenpää, Nurmijärvi, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Hyvinkää, Vihti ja Sipoo. Sopimuksella toimintaa voidaan laajentaa myös muihin kuntiin.

Joukkoliikenteen rahoitus jakautuu karkeasti ottaen niin, että lipputulot kattavat noin puolet kuluista ja jäsenkunnat maksavat toisen puolen. Valtion osuus on vain 1 % kustannuksista.

Uudessa metropolihallinnossa HSL sulautettaisiin osaksi metropolihallintoa, mutta HSY jatkaisi ainakin alkuvaiheessa toimintaansa itsenäisenä organisaationa. Jatkossa voitaisiin perustellusti harkita jätehuollon siirtämistä HSY:ltä metropolihallinnolle.

Uusi metropolihallinto kattaisi lähes kokonaan Uudenmaan liiton alueen ja yli 90 % sen väestöstä. Metropolihallinnon tehtävät olisivat myös olennaiselta, kaavoitusta koskevalta, osaltaan päällekkäisiä maakunnan liiton tehtävien kanssa. Uudenmaan liiton tulevaisuutta tulisikin arvioida metropolihallinnon perustamisen yhteydessä.

5.8. Erillinen metropolilaki

Uuden metropolihallinnon rakentaminen edellyttää siihen tulevien kuntien keskinäisiä neuvotteluita ja neuvonpitoa valtion kanssa. Lopuksi kuitenkin tarvittaisiin lain säätämistä hallinnon perusteista erityisellä metropolilailla.

Erillislaki rakentuisi kunnallislainsäädännön pohjalle, metropolin erityisyys huomioon ottaen. Lailla ei otettaisi kantaa siihen, tapahtuuko metropolialueella kuntarakenteen muutoksia. Asiassa on edettävä viivytyksittä niin, että tarvittavat toimenpiteet sisältyvät seuraavaan hallitusohjelmaan.