

Asia: VN/26856/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi alueidenkäyttölainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto. Lausuntopalautteen käsittelyn helpottamiseksi ympäristöministeriö pyytää, että lausunto jaotellaan lausuntopyynnössä ilmoitettujen väliotsikoiden mukaisesti.

Kommentit luvusta 1 Yleiset säännökset

ELY-keskusten Liikenne- ja Infrastruktuuri-vastuualueet (jäljempänä L-vastuualue) kiittävät mahdollisuudesta antaa lausunto alueidenkäyttölain luonnoksesta. Varsinais-Suomen ELY-keskus antaa lausunnon yhteisesti ELY-keskusten L-vastuualueiden puolesta.

Eduskunta hyväksyi 19.6.2025 hallituksen esityksen valtion aluehallinnon uudistuksesta. Vuoden 2026 alusta ELY-keskusten L-vastuualueet jatkavat tehtäviään alueellisissa elinvoimakeskuksissa. Uudistuksessa perustetaan valtakunnallinen Lupa- ja valvontavirasto, joka on läsnä eri puolilla Suomea ja jonka päätoimipaikka on Tampereella. Lisäksi perustetaan kymmenen alueellista elinvoimakeskusta, joilla on toimipaikka jokaisessa maakunnassa. Elinvoimakeskukset ovat merkittäviä aluehallinnon toimijoita myös alueidenkäytön suunnittelun ja alueidenkäytön osapuolia. Elinvoimakeskuksista sekä kehittämis- ja hallintokeskuksesta annetussa laissa elinvoimakeskuksille säädetyillä liikennejärjestelmän toimivuuteen, liikenneturvallisuuteen, tie- ja liikenneoloihin sekä maanteiden pitoon liittyvillä tehtävillä on merkittäviä vaikutuksia alueidenkäytön suunnittelussa sekä sen ohjauksessa.

Nykyisten ELY-keskusten L-vastuualueet katsovat, että lausunnolla olevassa alueidenkäyttölainsäädännössä tulisi tunnistaa peremmin tulevien elinvoimakeskusten rooli alueidenkäytön suunnittelun ja alueidenkäytön osallisena sekä yhteistyötahona.

Lakiluonnoksen 1 §:ssä yleisenä sekä alueidenkäytön ja rakentamisen järjestämisen tavoitteena tulee olla myös turvallisen elinympäristön edellytysten luominen 1 momentissa esitettyjen asioiden lisäksi.

Lakiluonnoksen 7 §:ssä tulee huomioida, että maanteiden pääväylien lisäksi muullakin maantie- sekä myös katuverkolla mahdollinen suuronnettomuus voi aiheuttaa huomattavien liikennemäärien vuoksi merkittävää terveyttä uhkaavaa vaaraa.

Lakiluonnoksen 8 § mukaisessa kaupunkiseutuyhteistyössä elinvoimakeskuksilla on aluehallintoviranomaisena ja yhteistyötahona merkittävä rooli, joten pykälässä on hyvä mainita myös valtion aluehallintoviranomaiset.

ELY-keskuksen ja kuntien välisissä kehittämiskeskusteluissa on käsitelty laajasti ELY-keskusten toimivaltaan liittyviä asioita. Liikennejärjestelmään, liikenneverkkoon ja liikenteeseen liittyvät asiat ovat keskeisiä teemoja kuntien ja valtion välillä käytävissä ennakkoivissa keskusteluissa kuntien alueidenkäytön suunnitteluun ja rakentamiseen liittyen. Elinvoimakeskuksista annetussa laissa edellä mainitut tehtävät kuuluvat elinvoimakeskusten toimivaltaan ja näin ollen alueelliset elinvoimakeskukset tulee tunnistaa alueidenkäyttölainkin mukaan osallisiksi kuntien ja Lupa- ja valvontaviraston kesken käytyihin säännöllisiin lakiluonnoksen 10 §:n mukaisiin yhteistyökeskusteluihin.

Kommentit luvusta 2 Viranomaisten tehtävät

ELY-keskusten L-vastuualueen tehtävät ovat aluehallinnonuudistuksen myötä siirtymässä kokonaisuudessaan elinvoimakeskuksiin lukuun ottamatta Traficomiin siirtyviä joukkoliikennetehtäviä. Elinvoimakeskuksille siirtyviä ELY-keskusten L -vastuualueen alueidenkäyttöön liittyviä tehtäviä, jotka alueidenkäyttölaissa tulee tunnistaa, ovat muun muassa kuntien neuvominen elinvoimakeskuksen tehtävien mukaisissa alueidenkäytön kysymyksissä, osallistuminen kaavoja koskeviin viranomais- ja työneuvotteluihin, lausuntojen antaminen kaavojen laatimisvaiheessa, osallistuminen ympäristöön liittyviin lupa- ja arviointimenettelyihin myös lausunnonantajana sekä toimiminen itsenäisenä muutoksenhakijana alueidenkäyttöön liittyvissä päätöksissä.

Elinvoimakeskusten tehtävänä on alueidenkäytön toimivuuden ja kestävyys edistämistehtävän lisäksi ohjata ja valvoa valtion maantieverkkoon sekä sen toimivuuteen ja turvallisuuteen liittyen alueensa alueidenkäytön suunnittelua ja alueidenkäyttöä.

Lakiluonnoksessa tulee tunnistaa elinvoimakeskusten rooli liikenteen alueidenkäyttötehtävien osalta alueen tienpitoon ja liikennejärjestelmän toimivuuteen, kestävyys ja liikenneturvallisuuteen liittyvissä tehtävissä sekä rooli maanomistajan edustajana maanteiden osalta.

Kommentit luvusta 3 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla on merkittävä vaikutus myös valtion maantieverkon tienpidon tehtävissä, joita ELY-keskusten L-vastuualueet hoitavat alueellaan tienpitäjän eli Väyläviraston edustajina. Tienpidossa alueidenkäyttötavoitteet on huomioitava ja niiden toteuttamista on edistettävä, ja lisäksi on arvioitava toimenpiteiden vaikutuksia aluerakenteen ja alueidenkäytön kannalta.

ELY-keskusten L-vastuualueet katsovat, että tulevien elinvoimakeskusten merkitys tulee tunnistaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden valmistelussa mm. lausuntopyyntömenettelyssä.

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevissa pykälissä on mainittu kokonaisturvallisuus, mutta muiden kaavatasojen yhteydessä siihen ei viitata. Toimiva liikenneverkko on tärkeä osa kokonaisturvallisuutta sekä huoltovarmuutta, minkä vuoksi asia on keskeinen tienpitäjänkin näkökulmasta. Kokonaisuusturvallisuus ja huoltovarmuus tulee huomioida muidenkin kaavatasojen säädöksissä.

Kommentit luvusta 4 Maakuntakaava

Valtakunnallinen tieverkko on edelleen tärkeää osoittaa maakuntakaavassa. Haasteita liikennejärjestelmän kehittämiseksi erityisesti kestävyys näkökulmasta voi syntyä, mikäli maakuntakaavalla ei enää ratkaistaisi yksittäisten kuntien yhdyskuntarakennetta koskevia asioita. Maakuntakaavan tehtävistä poistuisi myös seudullisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijainnin ohjaus ja mitoittaminen. Tämä voi johtaa joissakin tilanteissa yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja vaikeuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseksi asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Mikäli maakuntakaavassa käsitellään jatkossa vain maakunnalliset ja valtakunnalliset asiat, voi syntyä tilanne, jossa seudulliset asiat jäävät ratkaisematta. Kaikilla alueilla ei välttämättä ole yleiskaavoja voimassa tai ne koskevat vain rajattuja alueita tai ovat vanhoja. Maakunnallisen ja seudullisen asian määrittely ja niiden eroavaisuudet on hyvä esittää alueidenkäyttölaissa, ja varmistaa mahdollisuus ratkaista seudullisia tavoitteita asianmukaisella kaavatasolla.

Maakuntakaavan ohjausvaikutus tulee edelleen heikkenemään, kun maakuntakaavasta poikkeaminen mahdollistetaan.

Maakuntakaavan sisältövaatimuksia koskevassa 23 §:ssä tulee korostaa liikennejärjestelmän toimivuuden, taloudellisuuden sekä ympäristökestävyyden lisäksi myös liikennejärjestelmän turvallisuustavoitetta.

ELY-keskusten L-vastuualueet katsovat, että tulevien elinvoimakeskusten merkitys tulee tunnistaa ja korostaa maakuntakaavojen valmistelussa mm. lausuntopyyntömenettelyssä.

Kommentit luvusta 5 Yleiskaava

Yleiskaavojen sisältövaatimuksissa tulee olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämisen, kestävien liikennemuotojen toimivuuden, taloudellisuuden sekä ympäristökestävyyden lisäksi korostaa myös koko liikennejärjestelmän toimivuutta ja sen turvallisuustavoitetta.

Infrastruktuurin hyödyntämistä koskeva velvoite on lähtökohtaisesti hyvä asia, joskin oikeuskäytäntö vasta osoittaa velvoitteen tosiasiallisen vaikutuksen. On esimerkiksi kyseenalaista, milloin voidaan todeta, että kaavaratkaisussa on riittävästi selvitetty olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämismahdollisuuksia ja osoittaa uusia liikenneyhteyksiä.

Kevyen liikenteen termin korvaaminen alueidenkäyttölaissa käyttämällä termejä jalankulku ja pyöräily on hyvä muutos.

Liikenteen tarkoituksenmukainen järjestäminen on perustelutekstissä ymmärretty laaja-alaisesti: yleiskaavaratkaisussa tulee ottaa huomioon eri liikennemuotojen esimerkiksi liikenteen toimivuudesta, sujuvuudesta tai turvallisuudesta johtuvat alueidenkäytölliset tarpeet taloudelliset resurssit huomioon ottaen sekä siten, että minimoidaan ympäristöhaittoja ja luonnonvarojen käyttöä. Kestävien kulkumuotojen ohella vaatimus voi perustelutekstin mukaan tarkoittaa esimerkiksi fossiilille polttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun edellyttämiä alueidenkäytöllisiä tarpeita tai raskaan liikenteen tarvitsemia aluevarauksia. On hyvä, että vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra ja raskaan liikenteen aluevaraukset on mainittu perustelutekstissä, mutta vaikuttavuuden parantamiseksi ne on hyvä lisätä lakipykälään.

Kommentit luvusta 6 Asemakaava

Asemakaavojen sisältövaatimuksissa tulee korostaa kestävien liikennemuotojen toimivuustavoitteen lisäksi myös koko liikennejärjestelmän toimivuutta ja sen turvallisuustavoitetta.

Tarkennus, jossa korostetaan, että asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn järjestämiselle on hyvä. Kirjaus voi johtaa siihen, että muun muassa pysäkkijärjestelyt tutkitaan kaavaa laatiessa tarkemmin ja entistä useammin löytyy myös perusteet maantien osoittamiselle kaduksi. Perustelutekstissä on lisäksi todettu, että kirjaus tarkoittaisi myös mm. varikoiden varaamista. Kirjaus on luonteeltaan hyvä, joskin asemakaavataso on auttamatta liian myöhäinen vaihe tarkastella varikoiden sijoittamista. Varikkokysymykset on ratkaistava jo yleiskaavatasolla.

Erikseen on myös todettu, että liikenteen järjestäminen edellyttää myös fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tarpeiden huomioimista mahdollisuuksien mukaan. Perustelutekstin kirjaus on luonteeltaan löyhä, tiukemman kirjauksen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tarpeiden huomioimisesta voisi sisällyttää osaksi lakitekstiä.

Kadunpitopäätöksestä tulee ohjeistaa tarkemmin tulevissa KAATO-laeissa. Kadunpitopäätöksen voisi esimerkiksi sitoa asemakaavan toteutumisasteeseen.

Ajoitusmääräyksen enimmäiskestoksi on määrätty uuden rakennuskohteen osalta yhdeksän vuotta. Enimmäiskeston määrittäminen uudelle rakennuskohteelle vaikeuttaa jatkossa liikennejärjestelyihin kytkeytyvien ajoitusmääräysten laatimista, ja siten muotoilu voi hankaloittaa kestävän ja turvallisen liikennejärjestelmän kehittämistä.

Lakiluonnoksen 54 § on hyvä ja kattava maanteiden asemakaavoituksen osalta. Myös yleiskaavoissa tulee noudattaa soveltuvin osin 4 momentin mukaisesti maanteiden liikennealueiden määrittelyä.

Kommentit luvusta 7 Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat erityiset säännökset

Liikennevaikutukset korostuvat käsiteltäessä vähittäiskaupan suuryksikköjen sijoittamista. Uusien aihetta koskevien lakipykäliden voi katsoa helpottavan suuryksikköiden sijoittamista keskusta-alueiden ulkopuolelle. Liikennejärjestelmän näkökulmasta jatkossakin tulisi ensisijaisesti pyrkiä siihen, että vähittäiskaupan suuryksiköt sijoitetaan mahdollisuuksien mukaan keskusta-alueille.

Asemakaavataso on liikennejärjestelyiden näkökulmasta myöhäinen vaihe vaikuttavien toimenpiteiden toteuttamiseen liikennejärjestelmätasolla.

Lakiehdotuksen vähittäiskaupan suuryksikköjä koskevista säännöksistä on jätetty pois palveluverkon kehittymiseen, asiointimatkojen kohtuulliseen pituuteen sekä liikenteen haittoihin liittyvä sääntely. Voimassa olevasta laista poiketen laissa ei enää säädettäisi, että alueelle sijoittuvat palvelut ovat mahdollisuuksien mukaan saavutettavissa joukkoliikenteellä ja kevyellä liikenteellä eikä siitä, että suunniteltu maankäyttö edistää sellaisen palveluverkon kehitystä, jossa asiointimatkojen pituudet ovat kohtuulliset ja liikenteestä aiheutuvat haitalliset vaikutukset mahdollisimman vähäiset.

Kestävään saavutettavuuteen liittyvien erityisten sisältövaatimusten poistamista lainsäädännöstä ei ole lainsäädäntöluonnoksessa perusteltu.

ELY-keskusten L-vastuualueet katsovat, että kestävään saavutettavuuteen liittyvät erityiset sisältövaatimukset olisivat liikennejärjestelmän kestävyystavoitteiden vuoksi tarkoituksenmukaista palauttaa lakiin.

Kommentit luvusta 8 Tuulivoimarakentamista koskevat erityiset säännökset

Tuulivoimarakentamisen yleistyttyä on havaittu, että tuulivoimahankkeista voi syntyä merkittäviä vaikutuksia liikenteelle ja liikenneverkolle kuljetusreiteillä satamasta hankealueelle hankkeiden erikoiskuljetusten vuoksi. ELY-keskusten L-vastuualueet ovat tuoneet tuulivoimahankkeiden ympäristövaikutusten arvioinneissa sekä yleiskaavaprosessien viranomaisyhteistyössä esiin tuulivoimahankkeiden kuljetusreittien ja liikenteellisten vaikutusten arvioinnin tärkeyden. ELY-keskusten L-vastuualueet katsovat, että kuljetusreittien ja liikenteen vaikutusten arvioinnin tarve tulee sisällyttää myös alueidenkäyttölakiin tuulivoimarakentamista koskevien yleiskaavojen erityisiin sisältövaatimuksiin.

Kommentit luvusta 9 Aurinkovoimarakentamista koskevat erityiset säännökset

Säännöksissä ei ole erillistä mainintaa liikenteellisistä vaikutuksista. Yleiskaavan sisältövaatimukset kuitenkin takaavat, että liikenteelliset vaikutukset tulee kaavaa laatiessa huomioida. Aurinkovoimarakentamista koskevissa säännöksissä olisi silti hyvä mainita erikseen aurinkovoimaloihin yhdistetyt heijastusvaikutukset liikenteelle sekä laaja-alaisen voimaloiden kulkuyhteyksien/pelastusteiden huomioiminen suunnittelussa.

Kommentit luvusta 10 Ranta-alueita koskevat erityiset säännökset

Rantarakentamisen sisältövaatimuksissa tulee huomioida myös kulkuyhteyksien tarkoituksenmukainen järjestämismahdollisuus siten, että ei heikennetä liikenteen sujuvuutta maantieverkolla eikä aiheuteta liikenneturvallisuusongelmia.

Kommentit luvusta 11 Kaavoitusmenettely ja vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa

Kaavan tulee jatkossa perustua todennäköisesti merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun. Muutos on hyvä, mikäli sen myötä katsotaan, että myös kaavaratkaisujen liikennevaikutukset tulee tutkia jatkossa tarkemmin. Toisaalta muutos, jonka mukaan kaava voi perustua olemassa olevaan tietoon, voi samanaikaisesti vähentää kuntien selvitystaakkaa.

Kaavoituksen yhteydessä on tehtävä kaavatasoon nähden riittäviä liikenneteellisiä selvityksiä. Usein liikenteelliset vaikutukset ulottuvat kaava-aluetta laajemmalle alueelle kuten mm. tuulivoimahankkeissa. Liikennejärjestelyjen toteuttamisen kustannukset voivat olla merkittäviä riippuen mm. kaava-alueen sijainnista sekä kaavan tehtävästä ja käyttötarkoituksesta. Lähtökohtaisesti liikenneselvitysten tekeminen ja kaavan edellyttämien liikennejärjestelyjen toteuttaminen on kaavaa laativan tahon vastuulla. Usein kaavahankkeiden toteuttamiseen liittyvät maantieverkolle tehtävät toimenpiteet edellyttävät liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisesti sopimusta alueellisen elinvoimakeskuksen kanssa. Näin ollen valtion maantieverkkoon vaikuttavien kaavahankkeiden osalta alueelliset elinvoimakeskukset ovat selkeästi kaavahankkeissa osallisina.

Elinvoimakeskukset hoitavat alueellaan valtakunnallisen maantieverkon tienpitäjän (Väylävirasto) edustajana tienpitäjän tehtäviä. ELY-keskusten L-vastuualueet katsovat, että elinvoimakeskusten rooli ja tehtävät alueidenkäytössä ja sen suunnittelussa alueellisena viranomaisena tulee laissa

tunnistaa ja huomioida eri kaavatasojen valmistelussa mm. viranomaisneuvotteluihin kutsuttavana ja alueidenkäytön suunnitelmista lausuvana viranomaisena.

ELY-keskusten L-vastuualueet toteavat, että alueelliset elinvoimakeskukset ovat viranomaisia, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään, kaikissa maakuntakaavoissa sekä useimmissa yleis- ja asemakaavoissa.

Viranomaisyhteistyössä ja osallistumisessa on hyvä tunnistaa, että käytännön tarve neuvotteluun on jo kaavan valmisteluvaiheessa. Valmisteluvaiheessa tulisi huolehtia siitä, että kaavaa koskevat tarpeet selvityksille ja vaikutusten arvioinnille on tiedossa ja valmistuessaan myös viranomaisten käytettävissä. Varhaisen vaiheen vuorovaikutus edistää kaavoitusprosessin sujuvuutta.

ELY-keskusten L-vastuualueet esittävät, että kaavan valmisteluvaihe tunnistetaan lain tasolla vallitsevan käytännön mukaisesti.

Lausuntopyynnön tarve sekä yleiskaava- että asemakaavoissa on myös ehdotusvaiheessa tärkeää, jotta väyläviranomainen voi arvioida, onko kaavaratkaisu muuttunut valmisteluvaiheen jälkeen siinä määrin, että kaavan vaikutukset liikennejärjestelmään ja -verkkoon ovat muuttuneet.

Kommentit luvusta 12 Asemakaavan ja yleiskaavan laatimisaloite ja asemakaavan ja yleiskaavan laatiminen yhteistyössä

-

Koemmentit luvusta 13 Merialuesuunnittelu

Merialuesuunnittelussa tulee huomioida tarvittaessa valtion omistaman ja ylläpitämän lauttaliikenteen, yhteysalusliikenteen sekä maantie- ja yhteysalusliikenneverkon ylläpidon ja kehittämisen tarpeet. Suunnittelu tulee tehdä yhteistyössä rannikkoseutujen elinvoimakeskusten kanssa.

Kommentit luvusta 14 Kansallinen kaupunkipuisto

ELY-keskusten L-vastuualueet muistuttavat, että kansallisten kaupunkipuistojen sekä myös merialuesuunnittelun alueet voivat sisältää myös valtion maantieverkkoa. Kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelman tulee mahdollistaa alueelle sijoittuvan maantieverkon liikennetarpeen edellyttämä kehittäminen, kunnossapito sekä hoito. Maantieverkon osalta hoito- ja käyttösuunnitelma tulee tehdä vuorovaikutuksessa alueen elinvoimakeskuksen kanssa.

Kommentit luvusta 15 Valtion rajat ylittävät ympäristövaikutukset

-

Kommentit luvusta 16 Pakkokeinot ja seuraamukset

-

Kommentit luvusta 17 Kaavan ja muun päätöksen tiedoksianto koskevat säännökset

-

Kommentit luvusta 18 Muutoksenhaku

Paikalliset ja alueelliset yhteisöt ovat tärkeitä toimijoita alueellisessa liikenneturvallisuustyössä. Lakiluonnoksessa 114 §:ä on ehdotettu muutettavaksi niin, että tällaisten toimijoiden tulee tehdä ehdotusvaiheen kaavasta muistutus valitusoikeuden saamiseksi. Kunnan ja paikallisyhteisöjen välisen kaavaprosessin aikaisen vuorovaikutuksen merkitys korostuu entisestään muutoksen myötä.

Kommentit luvusta 19 Kaavan ja muun päätöksen tiedoksianto ja voimaantuloa koskevat säännökset

-

Kommentit luvusta 20 Erinäiset säännökset

-

Kommentit luvusta 21 Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

-

Kommentit alueidenkäyttölain muuttamisesta (liitelaki, nimike muuttuu laiksi kaavojen toteuttamislaki)

Jos kadunpitopäätös koskee valtion maantietä, tulee siitä ilmoittaa alueelliselle elinvoimakeskukselle. KAATO-lakien säätämisen yhteydessä tulee edellyttää, että kunta tekee kadunpitopäätöksen, kun muutos on jo ratkaistu kaavassa ja tien luonne on muuttunut kaavan mukaisen maankäytön mukaiseksi. Velvoitteen kadunpitopäätöksestä voisi sitoa esimerkiksi kaavan toteutumisasteeseen.

Lakiluonnoksessa kaavojen toteuttamisesta 103 l § on erillinen kirjaus hulevesisuunnitelmasta, jossa vaaditaan huomioimaan kaavat ja vaatimukset sademäärän ja rankkasateiden lisääntyessä. Kirjaus on hyvä, joskin lakimuutosten myötä syntyy huoli siitä, miten hulevesikirjausten pirstaloitumisesta useampaan eri paikkaan tulee vaikuttamaan lakien soveltamiseen. Lähtökohtaisesti hulevedet on käsiteltävä (imeytettävä, viivytettävä) asemakaava-alueella eikä niitä saa johtaa naapurikiinteistölle mukaan lukien valtion maantien alueelle. Valtion ylläpitämien väylien kuivatusjärjestelyt suunnitellaan erityislakien mukaisissa menettelyissä ja suunnitelmilla.

Lakiluonnoksen 204 a §:n osalta ELY-keskusten L-vastuualueet muistuttavat, että valtion maanteillä tehtävät toimenpiteet edellyttävät aina tienpitäjän suostumuksen ja tienpitäjällä on harkintavalta maanteillä tehtävien toimenpiteiden osalta. Elinvoimakeskukset hoitavat alueellaan valtakunnallisen maantieverkon tienpitäjän (Väylävirasto) edustajana tienpitäjän tehtäviä.

Lakiluonnoksen 205 § mukaan vain YM:llä ja LVV:llä on oikeus saada kunnilta ja viranomaisilta maksutta alueidenkäytön ja rakentamisen ympäristöseurannan kannalta tarpeellisia tietoja. Samat tiedonsaantioikeudet tulee olla myös elinvoimakeskuksilla.

Kommentit rakentamislain muuttamisesta

53 § Maisematyölupalupa ei pitäisi olla tarpeellinen, mikäli toimenpiteet perustuvat lainvoimaiseen tiesuunnitelmaan.

Luonnos uudeksi alueidenkäyttöasetukseksi viimeistellään ja siitä pyydetään lausunnot syksyllä 2025. Jos haluatte jo nyt antaa siitä kommentteja niin voitte tehdä sen tässä.

-

Lamminpää Annakaarina
Varsinais-Suomen ELY - ELY-keskusten Liikenne- ja Infrastruktuuri-
vastuualueet