

Asia: VN/279/2018

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi kaavoitus- ja rakentamislainsiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Huomioita alueidenkäytön kokonaisuudesta (erityisesti luvut 1-16, 37-40)**

Yleistä

Lakiuudistuksen yleiset tavoitteet lain uudistamisesta toimintaympäristössä tapahtuneita muutoksia vastaavaksi, ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen tavoitteiden esiin nostamiseksi ja digitalisaation edistämiseksi ovat Väyläviraston näkökulmasta kannatettavia. Ilmastonmuutokseen liittyvät edistämismääräykset kaavoitukselle (KRL), joissa vähähiilinen ja kestävä liikennejärjestelmä on tuotu esiin yhtenä keskeisenä tekijänä, korostavat ilmastotavoitteiden merkitystä maankäytön suunnittelun kokonaisuuden läpileikkaavana tavoitteena.

Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavien toimintojen kaavoitusta koskeva säännös ehdotetun lain yleisissä säännöksissä Väyläviraston näkökulmasta perusteltu ja velvoittaa kaavoittajaa huomiomaan myös olemassa olevat kemikaaliratapihat ja VAK-ratapihat sijoittaessaan muita toimintoja niiden läheisyyteen.

Väylävirasto kiinnittää huomiota ehdotuksen tavoitteiden osittaiseen ristiriitaisuuteen. Yleispiirteisen ja seudullisen tason kaavoituksen joustavoittaminen ja rakentamisen helpottaminen haja-asutusalueella voi johtaa yhdyskuntarakenteen hajautumiseen ja henkilöautoliikenteen lisääntymiseen, mikä voi vaikeuttaa ilmasto- ja päästövähennystavoitteiden saavuttamista, liikenteestä aiheutuvien haitallisten vaikutusten hallintaa ja aiheuttaa haasteita maanteiden kunnossapito- ja kehittämistoimien kohdentamiselle. Yleispiirteisen kaavoituksen ohjausvaikutuksen heikentäminen vaikeuttaa maankäytön kehityksen pitkäjänteistä ennakointia väylänpidon toimia suunniteltaessa, myös korjausvelka huomioon ottaen. Väyläinfra on hyvin pitkäikäistä ja tehdyt investoinnit sitovat kunnossapidon määrärahoja verkolle pitkiksi ajoiksi.

Ehdotuksessa ilmastonmuutoksen hillinnän edistämiselvoite on oikeasuuntaisesti kohdennettu koskemaan erityisesti kaupunkiseutuja ja niiden lievealueita. Olemassa olevan infran hyödyntämisen ja liikennetarpeen vähentämisen tavoitteet huomioivat henkilöautoilun suoritteiden vähentämisen tarpeen, jonka perusteena on kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi myös muita tavoitteita (melu, ilman laatu, tilantarve sekä väyliin että pysäköintiin, turvallisuuskysymykset).

## Maakuntakaava

Ehdotuksessa esitetään tavoitteeksi maakuntakaavoituksen yleispiirteisyyden ja strategisuuden lisäämistä. Keinoksi tähän on esitetty maakuntakaavan oikeusvaikutusten rajaamista vain tiettyihin kaavassa osoitettaviin seikkoihin, ml. liikenneverkko. Väylävirasto katsoo, että maakuntakaavoituksen vaihtoehtoinen malli, jossa kaavan oikeusvaikutukset ovat esitettyä kattavammat ja lähempänä nykyistä mallia, on kannatettavampi.

Liikenneverkon oikeusvaikutteisuus maakuntakaavassa on väylähankkeiden suunnittelun ja toteuttamisen kannalta ehdottoman tärkeää, sillä hankkeiden vaikutukset ja merkitys ovat usein ylikunnallisia, seudullisia tai valtakunnallisia ja maakunnan tason suunnittelulla varmistetaan hankkeiden toteuttamisedellytyksiä. Väylävirasto katsoo, että kaavan kokonaisvaikutusten sekä aluerakenteen ja liikennejärjestelmän muodostaman kokonaisuuden hallinnan vuoksi maakuntakaavalla tulisi olla vaihtoehtoisen mallin mukaiset laajemmat oikeusvaikutukset. Kehittämisperiaattemerkintöjen ja suunnittelumääräysten yleistyminen toisi maakuntakaavaan joustavuutta, mutta vaikeuttaisi maankäytön muutosten ennakoimista väylänpitäjän näkökulmasta. Mikäli aluerakenne ei olisi maakuntakaavassa oikeusvaikutteinen ehdotuksessa esitetyn mukaisesti, se myös vaikeuttaisi paljon liikennettä aiheuttavien kohteiden liikenteellisten vaikutusten arviointia väyläsuunnittelussa (esim. vähittäiskaupan suuret yksiköt, teollisuuslaitokset, maa-ainesten ottoalueet). Ohjaus painottuisi entistä vahvemmin muihin keinoihin, ensisijaisesti valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja sen ohella valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, mikä ei välttämättä ole riittävää edellä kuvattujen tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta. Yhdyskuntarakenteen seudullisen ohjauksen heikkeneminen ja haja-asutuksen mahdollinen lisääntyminen vaikuttaisi myös henkilöautoliikennettä lisäävästi ja siten päästöjä kasvattavasti. Väylävirasto toteaa lisäksi, että jos maakuntakaavalla olisi vain rajatut oikeusvaikutukset, voidaan joutua hankaliin tulkintatilanteisiin siitä, miltä osin kaava on oikeusvaikutteinen.

Väyläviraston näkemyksen mukaan maakuntakaavan edistämiselvollisuudesta luopuminen selkeyttää sääntelyä, sillä edistämiselvollisuuden sisältö on voimassa olevan lain aikana ollut tulkinnanvarainen.

Maakuntakaavan rakentamisrajoituksen muuttaminen muun ohella liikenneverkkoa koskevaan kaavamerkintään tapauskohtaisesti liitettäväksi suoraan lain nojalla voimassa olevan rajoituksen sijaan on Väyläviraston näkemyksen mukaan kannatettavaa. Väylävirasto katsoo, että väylänpitäjän näkemyksen rajoituksen tarpeellisuudesta tulee olla keskeinen seikka rakentamisrajoitusta harkittaessa, jo siitä syystä että ehdotetun lain 22 §:n 2 momentin ja 24 luvun mukainen korvausvelvollisuus rakentamisrajoituksesta kohdistuu valtioon väylänpitäjänä sellaisten

liikenneverkon kaavamerkintöjen osalta, jotka ovat valtion toteuttamisvastuulla. Ei myöskään ole tarkoituksenmukaista ottaa rakentamisrajoitusta sellaisen maakuntakaavassa osoitettavan väylälinjauksen yhteyteen, jonka suunnittelu on alkuvaiheessaan, sijainti epätarkka ja mahdollinen toteuttaminen hyvin kaukana tulevaisuudessa. Toisaalta rakentamisrajoitus on edelleen tarpeellinen sellaisten väylälinjausten osalta, joiden sijainti on suunnittelun etenemisen (esimerkiksi yleissuunnitelman laatiminen ja YVA-menettely) tai muun syyn vuoksi jo melko tarkasti tiedossa.

## Kaupunkiseutusuunnitelma

Kaavoitus- ja rakentamislakiin lisättäisiin ehdotuksen mukaan uutena suunnitteluvälineenä kaupunkiseutusuunnitelma, joka olisi oikeusvaikutukseton. Väyläviraston näkemyksen mukaan uudella välineellä voisi olla kaupunkiseutujen yhteistyötä ja MAL-sopimusten toteutumista edistävä vaikutus. Väylävirasto pitää myönteisenä, että kaupunkiseutusuunnitelmaa koskevassa säännöksessä on huomioitu myös liikennejärjestelmä. Tämä edistää maankäytön ja liikenteen kokonaisuuden hallintaa kaupunkiseutusuunnitelmassa. Selkeyden vuoksi säännöksen perusteluissa tulisi ottaa kantaa siihen, mikä esitetyn suunnitelman suhde on LjMTL:n mukaiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun näillä kaupunkiseuduilla.

Väyläviraston käsityksen mukaan niillä seuduilla, joille ei tule pakollista kaupunkiseutusuunnitelmaa, olisi tärkeää varmistaa kuntatasoa laajempien maankäytön ja liikenteen kysymysten yhteensovittaminen. Vaarana on, että näitä asioita jää liiaksi kuntakaavoituksessa ratkaistavaksi ja seudullinen näkökulma voi tulla puutteellisesti huomioon otetuksi. Tämä tarve korostuisi erityisesti siinä tilanteessa, jos maakuntakaava olisi vain rajatusti oikeusvaikutteinen.

## Yleis- ja asemakaava

Yleis- ja asemakaavoitukseen ei ehdoteta merkittäviä muutoksia. Yleis- ja asemakaavojen liikennettä koskevat laadulliset vaatimukset ja niiden perustelut on väylänpitäjän näkökulmasta kirjoitettu kattavasti ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämisen tarpeet sekä muut myös tavoitteet, kuten kiertotalouden edistäminen, turvallisuus sekä liikenteestä ympäristölle ja terveydelle aiheutuvat haittojen lieventäminen hyvin huomioiden.

## Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja hulevesien hallinta

Väylävirasto kiinnittää huomiota tarpeeseen huomioida ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja ilmastokestävyyden vaatimukset entistä laajemmin jo yleispiirteisen kaavoituksen tasolla. Ehdotetuissa yleiskaavan laadullisissa vaatimuksissa (KRL 29 §) on huomioitu mm. viherrakenteen jatkuvuuden ja vesihuollon edellytykset, mutta hulevesien hallinnan merkitystä tällä kaavatasolla

voisi Väyläviraston käsityksen mukaan vielä entisestään vahvistaa asiaa koskevilla maininnoilla säännöksessä ja sen perusteluissa. Kun hulevesien hallinta on huomioitu riittävästi jo yleiskaavan ratkaisuihin, voidaan asemakaavoituksessa hallita niihin liittyviä riskejä tehokkaammin ja tarkoituksenmukaisemmin.

Maantien tai radan sivuoihin johdettavat tai johtuvat hulevedet voivat aiheuttaa tulvimista ja vaurioita väylän rakenteille. Lähtökohtana on, että maantien tai radan kuivatusjärjestelmä on mitoitettu ja tarkoitettu vain ko. väylän kuivatusta varten, eikä siihen tulisi johtaa muita vesiä. Maankäytön eri toimintoja suunniteltaessa tulisi huomioida laajemmin, mitä reittejä pitkin alueelta muodostuvat hulevedet kulkeutuvat eteenpäin.

Ilmastonmuutokseen sopeutumisen näkökulmasta (esim. tulvien estäminen) viranomaisten yhteistyötä pitäisi Väyläviraston käsityksen mukaan lisätä nykyisestä. Hulevesien hallinnan hyvät ratkaisut ovat usein riippuvaisia muista olosuhteista kuin hallintarajoista. Viivytyks- ja imeytysrakenteiden parhaan sijainnin ja toimivuuden eduksi olisi tarkastella niitä kaavoituksen lisäksi myös väyläsuunnitelmissa kokonaisvaltaisemmin, eli tarvittaessa myös väyläalueen ulkopuolella (tämä tosin edellyttäisi myös väylälainsäädännön muutostarpeiden tarkastelua).

#### **Huomioita kaavojen toteuttamisen kokonaisuudesta (erityisesti luvut 1, 17-24, 37-40)**

Kaavojen toteuttamisen kokonaisuudessa keskeinen sääntely valtion väyläpidosta vastaavien viranomaisten näkökulmasta on tieverkon vastuunjaon rajapinta valtion ylläpitämien maanteiden ja kuntien ylläpitämien katujen välillä. Edellytykset sille, missä tilanteissa asemakaavassa voitaisiin esittää maantien tiealue, ehdotetaan pysyvän vastaavina kuin voimassa olevassa laissa (MRL 83 § 4 momentti > KRL 104 §). Väyläviraston näkökulmasta tämä on kannatettavaa ja voimassa oleva säännös on toiminut hyvin.

Kunnan velvoitetta ottaa asemakaavassa kaduksi osoitettu maantie tai maantien yhteyttä korvaavaksi tarkoitettu yhteys kunnossapitoonsa katuna tulisi Väyläviraston näkökulmasta terävöittää (ehdotettu KRL 115 §). Käytännön tienpidon toiminnassa on usein käsillä hyvinkin pitkään (kymmeniä vuosia) voimassa olleita asemakaavoja, jotka ovat maankäytöltään jo pääosin tai käytännössä kokonaan toteutuneet ja alueen pitkämatkainen liikenne siirtynyt käyttämään muuta tieyhteyttä, mutta kunta ei ole tehnyt kaavassa kaduksi osoitetun maantien osalta kadunpito päätöstä. Ei ole tarkoituksenmukaista, että kaavassa osoitetut katualueet jäävät pitkiksi ajoiksi toteutumatta tilanteessa, jossa kadunpito velvollisuuden alkaminen on selkeästi käsillä eikä kaavassa kaduksi osoitettu väylä enää liikenteellisesti ole maantie. MRL 179 §:n mukainen keino antaa kunnalle kehoitus kadunpito velvollisuuden täyttämiseksi on kumottu lailla 230/2017, joka tuli voimaan 1.5.2017. Väylävirasto katsoo, että lakiin tulisi lisätä "perälautasäännös", joka mahdollistaisi sen, että valtio tienpitäjän roolissa voisi saattaa asian kunnan ratkaistavaksi valituskelpoisella hallintopäätöksellä. Nykyinen kriteeristö kadunpito velvollisuuden alkamiselle ei ole riittävän selkeä, eikä valtiolla tienpitäjänä ole keinoa edellyttää kuntaa tutkimaan kadunpito velvollisuuden alkamisen kriteerien täyttymistä.

Ehdotetussa KRL 163 §:ssä säädettäisiin voimassa olevan MRL 93 §:n tapaan, että asemakaava-alueeseen sisältyvä maantien tiealue siirtyy kunnan omistukseen asemakaavan tultua voimaan ja tienpitäjälle syntyy alueeseen LjMTL 58 §:n 3 momentin mukainen tieoikeus. Tiealueen omistus siirtyy siten suoraan lain nojalla kunnalle. Ongelmaksi käytännön tasolla on muodostunut se, että kunnat eivät hae yleisten alueiden lohkomistoimituksia, joilla kunnalle siirtynyt omistus tiealueeseen rekisteröitäisiin kiinteistötietojärjestelmään. Tästä aiheutuu epäselvyyksiä tiealueisiin kohdistuvissa lupa- ja sopimusmenettelyissä ja se aiheuttaa haittaa kiinteistötietojärjestelmän selkeydelle ja ajantasaisuudelle. Sama koskee kunnan kadunpitopäätösten jälkeisiä yleisten alueiden lohkomistoimituksia. Kadun ulottuvuuden määrittämiseksi ja kiinteistötieteiden muutosten tekemiseksi olisi tärkeää, että kunta tällaista toimitusta hakisi. Väylävirasto katsoo, että ehdotetun lain 115 §:än ja 163 §:än tulisi lisätä velvoite kunnalle hakea toimitusta tiealueen omistusoikeuden siirryttyä tai kadunpitopäätöksen tultua voimaan.

### **Huomioita rakentamisen kokonaisuudesta (erityisesti luvut 1, 25-36, 37-40)**

Voimassa olevan lain mukaan toimenpidelupa, maisematyölupa tai purkamislupa eivät ole tarpeen, jos toimenpide perustuu ratalain mukaiseen ratasuunnitelmaan tai liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaiseen tiesuunnitelmaan. KRL-ehdotuksen mukaan erillinen toimenpidelupa poistuisi kokonaan. Ratasuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa koskevaa poikkeusta ei enää sisälly käsillä olevan ehdotuksen mukaiseen 208 §:än, joka koskee rakentamislupaa. Väyläviraston käsityksen mukaan poikkeus tulisi sisällyttää myös tähän sääntökseen, jotta nykyistä sääntelyä vastaava menettely voisi jatkua ja välttyä väyläsuunnittelun kanssa päällekkäisiltä lupamenettelyiltä ja sen aiheuttamalta ylimääräiseltä hallinnolliselta työltä sekä hankkeiden viivytyksiltä. Toimenpidelupaa nykyisellään edellyttäviä toimenpiteitä väylähankkeiden suunnitelmissa voivat olla esimerkiksi melusteet ja laitetilat. Näiden rakennelmien ym. rakenteiden käsittely väylähankkeen suunnittelun yhteydessä erillisen lupamenettelyn sijasta on myös osallisten ja alueen asukkaiden kannalta selkeämpi ratkaisu.

Väylälainsäädännön mukaisten suunnitelmien vaikutusten arvioinnissa huomioidaan ilmastonmuutokseen sopeutumisen näkökulma ja suunnitellaan väylähankkeen kuivatus ja vesien johtaminen. Väyläviraston näkemyksen mukaan yhdyskuntateknisten laitteiden sijoittamista koskeva toimenpide (laskuoja, pengeri, pumppuasema) voitaisiin sisällyttää tie- tai ratasuunnitelmaan vastaavalla tavalla kuin edellä on todettu maisematyöluvan, purkamisluvan ja rakentamisluvan osalta (KRL 295 §, 296 §) ja toimenpiteet voitaisiin toteuttaa tie- ja ratasuunnitelmaan perustuen ilman erillistä lupaa myös varsinaisen väyläalueen ulkopuolelle.

Väylänpitäjällä on ratalain ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain nojalla oikeus poistaa väylän ja liikenteen turvallisuutta vaarantavaa kasvillisuutta rautatien ja maantien suoja- ja näkemäalueilta. Suoja- ja näkemäalueet alueet ovat voimassa suoraan lain nojalla kohdistuen maantien tiealueen ja rautatiealueen ulkopuoliseen alueeseen. Alueilla, joilla on voimassa maisematyölupavelvoite, väylänpitäjä tarvitsee maanomistajan valtuutuksen maisematyöluvan hakemiseen. Mikäli valtuutusta maanomistajalta ei saada, turvallisuutta vaarantavaa puustoa ei voida poistaa (riskipuiden kaatuminen sähköradan rakenteisiin aiheuttaa vaaraa ja haittaa raideliikenteelle ja usein kymmeneen tai jopa satoihin tuhansiin euroihin kohoavat kustannukset raivaustöistä ja liikennekatkoista). Väylävirasto esittää säädettäväksi, että tällaisessa tilanteessa

myös väylänpitäjällä olisi mahdollisuus hakea maisematyölupaa tarvittavien toimenpiteiden toteuttamiseksi.

Ehdotetussa sijoittamislupaa asemakaava-alueen ulkopuolella koskevassa KRL 211 §:ssä on mainittu maantien suoja-alue ja näkemäalue (LjMTL 44 §, 45 §). Vastaavalla tavalla säännöksessä olisi syytä viitata rautatien suoja-alueeseen ja näkemäalueeseen (ratalaki 37 §, 38 §). Säännöksessä on Väyläviraston näkemyksen mukaan muutoin otettu hyvin huomioon rakennuspaikan liikenneyhteyksiin liittyvät vaatimukset mm. käyttökelpoisesta pääsytistä. Rakentamista koskevan lupamenettelyn yhteydessä on hyvä huomioida, että mahdollisuudet liittyä maantielle tulee selvittää erikseen ja liittyminen voi edellyttää LjMTL:n mukaista liittymälupaa, jota ei välttämättä voida myöntää (LjMTL 37 §:n nojalla moottoritielle, moottoriliikennetielle ja runkoverkkoon kuuluville maanteille pääsystä voidaan määrätä lähtökohtaisesti vain tiesuunnitelmalla). Yksittäisen luparatkaisun yhteydessä olisi tarpeen tarkastella hankkeen ja haja-asutuksen laajanemisen vaikutuksia väylänpitäjän kannalta myös laajemmin: turvallisuuden asettamat vaatimukset esim. kulkuyhteydet kouluun, kävelyn ja pyöräilyn väylät alueella, mahdollisuudet ja resurssit ali/ylikulkujen rakentamiseen, nopeusrajoitukset.

Ehdotetun lain 307 §:ssä säädettäisiin ympäristöhoidosta ja säännöksen 2 momentissa valtion ja kunnan velvollisuudesta huolehtia, että kevyen liikenteen väylät säilytetään liikkumiselle esteettöminä ja turvallisina. Väylävirasto toteaa, että johdonmukaisuuden vuoksi säännöksessä tulisi käyttää termiä "jalkakäytävä ja pyörätie" (vrt. ehdotuksen 104 § perusteluineen). Valtion maanteitä koskevista yleisistä vaatimuksista ja kunnossapidosta säädetään liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetussa laissa (LjMTL 13 §, 33 §). Viittauksen tähän lakiin voisi lisätä lainkohdan perusteluihin, jossa viitataan katujen osalta kunnossa- ja puhtaanapitolakiin: "Vaikka asiasta säädetään tarkemmin sitä koskevassa erillislainsäädännössä, kuten kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa (669/1978), on säännös tarpeen turvaamaan laajasti ottaen jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä muun muassa siten, etteivät erilaiset kadun kalusteet ja irtonaiset laitteet muodostu kulun esteiksi."

## Kysymyksiä lausunnonantajille

**Lakiuudistuksen valmistelun aikana käydyissä keskusteluissa on ollut esillä myös maakuntakaavaa koskeva vaihtoehtoinen malli.**

**Vaihtoehtoisen mallin oleellisin ero lakiehdotukseen olisi se, että maakuntakaavan oikeusvaikutuksia ei rajattaisi laissa vaan maakuntakaava olisi nykyiseen tapaan kokonaisuudessaan oikeusvaikutteinen. Vaihtoehtoinen malli olisi oikeusvaikutusten osalta pääosin nykyisen lain kaltainen, mutta malli ei kuitenkaan sisältäisi nykyisen lain mukaista maakuntakaavan toteuttamisen edistämisvelvoitetta.**

**Myös vaihtoehtoisessa mallissa maakuntakaavassa olisi esitettävä aluerakenteen, liikennejärjestelmän ja liikenneverkon sekä viherrakenteen kehittämisen periaatteet, ja lisäksi maakuntakaavassa voitaisiin esittää myös muita maakunnan kehittämisen kannalta tarpeellisia asioita. Vaihtoehtoisen mallin mukaan maakuntakaavassa esitettävistä asioista kuitenkin rajattaisiin laissa nimenomaisesti pois yksittäisen kunnan yhdyskuntarakenne. Yksittäisen kunnan yhdyskuntarakenteeseen kuuluvia asioita ei olisi siten mahdollista sisällyttää maakuntakaavaan vaan ne ratkaistaan kuntakaavoituksessa.**

**Lausunnonantajia pyydetään esittämään näkemyksensä myös vaihtoehtoisesta mallista.**

Väylävirasto katsoo, että maakuntakaavoituksen vaihtoehtoinen malli, jossa kaavan oikeusvaikutukset ovat esitettyä kattavammat ja lähempänä nykyistä mallia, on kannatettavampi. Perusteet tällä kannalle on esitetty edellä kohdassa "Huomioita alueidenkäytön kokonaisuudesta".

**Maksuvelvollisuuden alkamisen raja (kerrosneliömetriä**

-

**Kunnalle maksettavan maksun maksimimäärä tontin arvonnoususta (% arvonnoususta)**

-

**Erityisharkinta-alueen sijoittamisluvan lupaedellytyksissä ollaan palaamassa oikeusharkinnasta rakennuslain aikaiseen tarkoituksenmukaisuusharkintaan. Miten lupaedellytykset pitäisi kirjoittaa, jotta:**

- a. tuomioistuimen kannalta kunnan myöntämä lupa on mahdollista pitää voimassa eikä lupa mene valituksen johdosta nurin oikeudessa automaattisesti esimerkiksi siksi, että luvalla käsitellään vain yhden rakennuspaikan, eikä sitä ympäröivien alueiden tilanne?
- b. kunnan kannalta on mahdollista evätä lupa esimerkiksi siksi, että kyseinen rakentamisen lievealue on suunniteltava kaavoituksellisesti kokonaisuutena?

-

**Miten päävastuullisen toteuttajan toteutusvastuuta koskevan pykälän perustelut pitäisi kirjoittaa, jotta niistä kävisi kyllin selkeästi ilmi, että allianssimallin tai muiden yhteistoiminnallisten toteutusmuotojen käyttäminen on hankkeessa mahdollista?**

-

**Millaisia ja kuinka suuria taloudellisia vaikutuksia näette päävastuullisen toteuttajan toteutusvastuun aiheuttavan kuluttajille?**

-

**Olennaisten teknisten vaatimusten vaatimustaso ei ole lähtökohtaisesti muutettu kaavoitus- ja rakentamislainsäädännön lukuun ottamatta luonnonvalon johtamista asuintilaan. Miten asumista ja majoitusta koskevia olennaisia teknisiä vaatimuksia pitäisi mielestänne muuttaa ottaen huomioon kalustettujen asuntojen vuokraus ja Airbnb-toiminta?**

-

**Millaisia vaikutuksia näette ehdotettujen muutosten aiheuttavan?**

-

Kuistio Laura

Nuuja Katri  
Väylävirasto