

Asia: VN/279/2018

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi kaavoitus- ja rakentamislainsiksi

Lausunnonantajan lausunto

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

Huomioita lakiehdotuksen kokonaisuudesta.

Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymä kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi kaavoitus- ja rakentamislainsiksi. Ehdotus koskee lainsäädäntöä, joka ohjaa ja säätelee HSL:n toiminnan kannalta keskeistä kaupunkiseudun ja kuntien maankäytön suunnittelua, jolla luodaan edellytykset myös liikennejärjestelmän ja sen vaatiman infrastruktuurin rakentamiselle, kehittämiselle ja toimivuudelle sekä vaikutetaan liikkumisen tarpeisiin. Ehdotus on siten myös Helsingin seudun joukkoliikenteen järjestämisen mahdollisuuksien kannalta erittäin merkittävä ja vaikuttava. HSL keskittyy lausunnossaan oman toimintansa sekä Helsingin seudun MAL -suunnittelun kannalta olennaisiin kohtiin kuten maa- kuntakaavaa, uutta ehdotettua kaupunkiseutusuunnitelmaa ja kuntien yleiskaavoitusta koskeviin säädösehdotuksiin.

Uudistuksen tavoitteet ovat hyviä ja kannatettavia. Lakiehdotus on kuitenkin kokonaisuutena keskeneräinen ja sisältää paljon yksityiskohtaisia säännöksiä, jotka eivät käytännössä toteuttaisi sille asetettuja tavoitteita. Myös erilaisten alueiden erilaiset tarpeet ohjata alueidenkäyttöä ja rakentamista tulee tunnistaa paremmin. Helsingin seudun voimakas kasvu ja tiivistyvä rakenne vaatii enemmän erilaisten intressien yhteen sovittamista ja ohjausta ja sen mahdollistamista kunnille lainsäädännön keinoin. HSL:n näkemyksen mukaan nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL) on edelleen varsin toimiva, eivätkä luonnoksessa esitetyt muutokset yhteisvaikutukseltaan sitä parantaisi. Näin ollen lakiluonnosta uudeksi kaavoitus- ja rakentamislainsiksi (KRL) ei tule viedä eteenpäin nyky muodossaan eikä sen valmistelua tule jatkaa.

Lakiluonnos vaikuttaisi haitallisesti kuntien edellytyksiin kehittää alueidensa käyttöä, toteuttaa järkevää maapolitiikkaa ja luoda asuntotuotannon edellytyksiä sekä huolehtia asukkaiden

elinympäristön laadusta ja yritysten toimintaedellytyksistä. Kokonaisvaikutus ulottuu vahvasti kuntien talouteen ja sitä kautta myös kuntayhtymien talouteen ja mahdollisuuksiin huolehtia niille annetuista tehtävistä. HSL pitää tärkeänä, että kaavoitusta ja rakentamista ohjaavalla lainsäädännöllä tuetaan kuntien taloutta ja mahdollisuuksia järjestää alueensa sekä seudullinen maankäytön ja liikenteen suunnittelu joustavasti. Myös hyviksi todettujen, nykyisten käytäntöjen edelleen kehittäminen tulee olla mahdollista. Useita lakihankkeella tavoiteltuja asioita voitaisiin saavuttaa jo nykyisen maankäyttö- ja rakennuslain puitteissa sekä kehittämällä sen pohjalta rakennettuja toimintatapoja vielä paremmiksi.

Huomioita ehdotuksen sisällöstä alueidenkäyttöä koskien:

Liikennejärjestelmäsuunnittelun ja Maankäyttö- ja rakennuslain/ ehdotetun Kaavoitus- ja rakentamislain suhde lainsäädännössä

Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) on säädetty liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen tavoitteista, valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta sekä menettelyistä sitä valmisteltaessa, kuitenkin säätelemättä kaupunkiseutujen liikennejärjestelmäsuunnittelua. Laissa alueiden kehittämisestä ja rakennusrahastotoiminnan hallinnoinnista (7/2004) on säädetty maakunnan liittojen tehtävistä. Lain mukaan maakunta vastaa maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnitteluprosessin käynnistämisestä, siihen liittyvän yhteistyön johtamisesta ja kyseisen suunnittelun yhteensovittamisesta maakunnan muun suunnittelun kanssa muualla kuin Helsingin seudulla. Laissa pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009) 3§ on säädetty, että pääkaupunkiseudun kuntien on hoidettava yhteistoiminnassa kuntien aluetta koskeva liikennejärjestelmän ja joukkoliikenteen suunnittelu, joukkoliikenteen liikennepalveluiden suunnittelu ja hankinta sekä joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmästä sekä taksoista päättäminen. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastaa Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL). HSL vastaa liikennejärjestelmäsuunnittelusta 15 kunnan alueella (Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, Kerava, Sipoo, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Vihti, Hyvinkää, Tuusula, Mäntsälä, Pornainen, Järvenpää, Siuntio). HSL vastaa myös joukkoliikenteen järjestämisestä jäsenkuntiensa alueella.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa toimintaa. Se ei tapahdu hierarkkisesti ylemmältä tasolta alemmalle tasolle, vaan se on enemmänkin eri toimijoiden välinen vuorovaikutuksellinen prosessi. Eri tasoilla tehtävä liikennejärjestelmäsuunnittelu tulee tehdä yhteistyössä muiden tasojen kanssa. Käytännössä Helsingin seudulla tehtävää liikennejärjestelmäsuunnittelua yhteensovitetaan maakunnalliseen ja valtakunnalliseen suunnitteluun ja päinvastoin, jotta suunnitelmat tukisivat toisiaan ja olisivat yhteensopivia. Liikennejärjestelmäsuunnittelussa Helsingin seudulle vakiintuneessa käytännössä eri osapuolten roolit ja suunnittelun tasot on nähty toimivina.

Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnittelu on viime vuosina kehittynyt osaksi laajempaa maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaa (MAL-suunnitelma), jonka pohjalta seudun

toimijat neuvottelevat valtio-osapuolen kanssa MAL-sopimuksista. MAL -suunnittelua on tehty vapaaehtoisuuteen pohjautuen Helsingin seudulla ilman lainsäädännöllistä vel- voitetta. HSL toteaa, että on tarpeen selkeyttää mahdollisten kaupunkiseutusunnitelmien suhdetta samalla suunnittelutasolla tehtävään lakisääteiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Ehdotuksen mukainen maakuntakaavan, kaupunkiseutusunnitelman ja yleiskaavojen muodostama seudun yhdyskuntarakenteen ohjauksen kokonaisuus

Ehdotuksessa esitetään nykyisen maakuntakaavan, kuntien yleiskaavan ja asemakaavan muodostaman kolmiportaisen kaavajärjestelmän korvaajaksi uutta suunnittelukokonaisuutta, jossa oikeusvaikutteisen maakuntakaavan tehtäviä vähennetään ja siirretään osittain kuntien yleiskaavoissa ratkaistaviksi. Näiden ohelle ehdotetaan väestöpohjaltaan ja kasvultaan merkittäville kaupunkiseuduille laadittavaksi pakollinen, mutta oikeusvaikutukseton kaupunkiseutusunnitelma.

HSL:n mielestä nykyinen maankäyttö- ja rakennuslaki antaa hyvät mahdollisuudet kehittää alueidenkäytön suunnittelua joustavaan ja mahdollistavaan suuntaan, kuten esimerkiksi Uudellamaalla (Uusimaakaava 2050), Helsingin seudulla (MAL 2019) ja Helsingin kaupungissa (Helsingin yleiskaava 2016) on jo tehty. Lainsäädännön uudistamisen tulee tukea tätä kehitystä. Esityksen hyödyt nykyiseen lainsäädäntöön verrattuna ovat vähäiset ja yksityiskohtainen ja jäykistävä sääntely uhkaa viedä kehitystä taaksepäin. Uhkana on, että alueidenkäytön suunnittelujärjestelmä monimutkaistuu ja sen nykyinen joustavuus heikkenee. Vaikka lakiuudistuksen pitäisi tukea yhdyskuntarakenteen kestävä ohjaamista, näyttävät monet sen yksityiskohdat pikemminkin vaikeuttavan yhdyskuntarakenteen eheytyä ja sen sijaan edistävän hajautuvaa kehitystä. Tällaisia ovat mm. maakuntakaavan yhdyskuntarakennetta ohjaavan sisällön ja oikeusvaikutusten vähentäminen sekä asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle tapahtuvan hajarakentamisen helpottaminen. Lakiesityksen vaikutukset näyttäisivät siten olevan myös ristiriidassa valtakunnallisten ilmastoa ja kestävä liikumista koskevien tavoitteiden kanssa, joita mm. Liikenne 12 -suunnitelmassa ja fossiilittoman liikenteen tiekartassa on esitetty.

HSL:n näkemyksen mukaan ehdotettu uusi järjestelmä hämärtäisi maakunnallisen ja seudullisen kaavoituksen sekä kuntakaavoituksen tehtäväjakoa. Se heikentäisi kuntarajat ylittävää seututasoista alue- ja yhdyskuntarakenteen yhteensovittavaa ohjausta, joka jäisi vaille oikeusvaikutuksia. Tällä olisi negatiivisia vaikutuksia ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja kuntatason suunnittelun tarvitsemaan laajemman kokonaistarkastelun tuottamaan tukeen. Lisäksi maakuntakaavalla pitäisi voida tarvittaessa ratkaista sellaisia seudullisesti merkittäviä maankäyttökysymyksiä, joiden tekemiseen ei ole edellytyksiä yksittäisen kunnan kaavoituksessa, kuten mm. joukkoliikenteen terminaalit, varikot, liityntäpysäköinti taikka luonnonvarojen hyödyntämiseen ja energiantuotantoon liittyvät tarpeet.

Kaupunkiseutusunnitelmasta

HSL pitää kaupunkiseudun yhteistä maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevaa suunnittelua erittäin tärkeänä ja pitää perusteltuna myös sen merkityksen tunnistamista ja esille nostamista lakiehdotuksessa. Ehdotus ei kuitenkaan tunnista ja ota huomioon riittävästi eri kokoisten sekä alue-, yhdyskunta- ja kuntarakenteeltaan erilaisten seutujen erilaisia tarpeita seudun yhteiseen strategiseen suunnitteluun. Velvoite laatia kaupunkiseutusunnitelma jäykistäisi tarpeettomasti nykyistä sopimusperusteista seudullista suunnittelua ja lisäisi kuntien työmäärää etenkin vuorovaikutuksen ja muutoksenhaun osalta. Kaupunkiseututasoisen suunnittelun tulisi jatkossakin perustua vapaaehtoisuuteen ja mahdollisuuteen joustaa kunkin kaupunkiseudun erityisten tarpeiden mukaan. Monet kaupunkiseudut tekevät jo nykyisellään MAL-sopimusten mukaisesti kaupunkiseutusunnitelman tyyppisiä suunnitelmia.

Kaupunkiseutujen suunnittelun lakisääteisyys monimutkaistaisi ja jäykistäisi tarpeettomasti työmäärää ja kustannuksia sisällöllisten ja teknisten vaatimusten, kuten tietomallipohjaisuuden kautta. Kaupunkiseutusunnitelmalle esitetyt vaatimukset ja menettelyt olisivat varsin velvoittavia ja yksityiskohtaisia ottaen huomioon, että suunnitelmalla ei olisi oikeusvaikutuksia. Oikeusvaikutuksettomuus ei myöskään velvoittaisi esimerkiksi valtion viranomaisia ottamaan huomioon kaupunkiseutusunnitelmaa alueidenkäyttöä ja liikennettä koskevassa suunnittelussa taikka maakuntaliittoa maakuntakaavaa laadittaessa.

Kaupunkiseutua koskevan suunnittelun prosessin sujuvuuden kannalta on tärkeää, että osallistumisen ja vaikutusten arvioinnin laajuus harkitaan tarkoin suunnitelman tarkoituksen ja tavoitteen mukaan sen sijaan että noudatettaisiin käytännössä pitkälti oikeusvaikutteisille kaavoille asetettuja vaatimuksia. Kaupunkiseutusunnitelman ollessa oikeusvaikutukseton esitetty vaikutusten arvioinnin ja osallistamisen soveltaminen ovat turhan raskaita prosesseja suhteessa hyötyihin. Selkeämpää olisi, että suunnitelmalle kirjoitettaisiin omat, räätälöidyt, osallistumista koskevat säännökset. Myös julkisen nähtäväksi asettamisen ja muutoksenhakumenettelyn merkitys jäisivät epäselviksi. Muutoksenhaku -prosessit pidentäisivät merkittävästi seututasoisen suunnittelun kestoa nykyisestä. Vaarana on myös, että kunnat käyttäisivät merkittävän osuuden kaavoitusresursseistaan pakollisen ja monivaiheisen kaupunkiseutusunnitelman tekemiseen ilman suunnittelusta koituvaa lisäarvoa tai varmuutta sen käytettävyydestä MAL-sopimusten pohjana.

Kaupunkiseudun laajuus kaupunkiseutusunnitelmaa varten tulee määritellä kunkin alueen toiminnallisen tarpeen mukaan. Koska suunnitelma ei ole oikeusvaikutteinen, ei aluerajauksenkaan tule olla lain tai asetuksen tasolla.

HSL:n mielestä nykyinen kaavajärjestelmä ja työnjako Helsingin seudun keskeisten toimijoiden ja valtion viranomaisten välillä on toiminut hyvin seudun liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta. Liikennejärjestelmäsuunnittelu eroaa luonteeltaan kaavoituksesta. Siihen kuuluu paljon eri tavalla konkreettista operatiivisuuteen ja hankkeiden toteutusjärjestykseen liittyvää tarkastelua, yhteistyö- ja toimintamallien rakentamista, vaihtoehtojen vaikutusten arviointia ja toteutusjärjestyksen sovittamista kulloiseenkin rahoitusraamiin. Helsingin seudulla liikennejärjestelmäsuunnittelu on pystytty yhdistämään maankäytön ja asumisen seututasoisen suunnittelun nykyisen lainsäädännön pohjalta. Valmistelussa on hyödynnetty maakunnan suunnitteluaineistoja ja niiden lisäksi on tehty

kuntien ja valtion yhteisrahoituksella kulloiseenkin tilanteeseen tarvittavia selvityksiä ja analyyskejä. Maakunnan tasolla myös Itä- ja Länsi Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat on yhteistyössä maakunnan liiton ja HSL:n sekä alueen kuntien kanssa sovitettu yhteen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Lisäksi Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelua on koskenut sovalain mukainen vaikutusten arviointivelvoite ja seutu on toiminut edelläkävijänä MAL-suunnittelun prosessin ja vaikutusten arvioinnin yhdistämisessä iteroivaksi, kokonaisvaltaiseksi suunnitteluprosessiksi.

HSL haluaa korostaa, että sen MAL-suunnittelua koordinoiva rooli on edellä esitetyn lisäksi tarjonnut mahdollisuuden sovittaa joukkoliikenteen strategista suunnittelua yhteen pidemmän tähtäimen MAL-suunnitteluun ja seudun kaavoitusprosesseihin. Toisaalta MAL-suunnittelu on tuonut joukkoliikenteen suunnitteluun tarvittavaa konkreettista tietoa väestöpohjan kehityksestä seudun eri osissa pidemmällä tähtäimellä. Ehdotettu oikeusvaikutukseton kaupunkiseutusuunnittelun malli veisi strategisen suunnittelun painopistettä viherrakenteen ja asukasvuorovaikutuksen suuntaan, mikä vähentäisi resursseja maankäytön, asumisen ja liikenteen sekä joukkoliikenteen seudullisesta yhteensovittavasta suunnittelusta.

Lakiesityksessä ei ole selvästi kuvattu, kuinka kaupunkiseutusuunnitelmaan sisältyvä liikennejärjestelmän suunnittelu suhtautuu nykyiseen lainsäädäntöön ja käytäntöihin liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Siten esitetty kaupunkiseutusuunnitelma ei voi ottaa MAL-suunnittelun roolia, vaan sitä pitää tehdä myös jatkossa.

Nykyisessä MAL-suunnittelukäytännössä valmisteluun osallistuu luottamushenkilöitä ja lopullinen suunnitelma hyväksytään luottamushenkilöiden toimesta. Kuntien ja kuntayhtymien toimintaa ohjaavat yleinen kuntia koskeva lainsäädäntö ja julkista toimintaa koskevat periaatteet.

Määrämuotoista kansalaisvuorovaikutusta tapahtuu nykyisen kaavajärjestelmän puitteissa maakuntakaavan ja tarkemman maankäytön suunnittelun, yleis- ja asemakaavoituksen sekä liikenteen osalta väyläsuunnittelun eri tasoilla. Uusimaa -kaavan Helsingin seutua koskeva osuus ja MAL 2019 -suunnitelman liikenneosio on sovitettu yhteen, jolloin Helsingin seudun vaihemaakuntakaava toimii maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena parina liikennejärjestelmäsuunnitelmalle. Lisäksi Helsingin seudun MAL-työssä on jo useiden suunnittelukierrosten yhteyteen kytketty laaja tilastollisesti edustavaan otantaan perustuva MAL - barometri, jonka avulla seudun asukkaiden näkemyksiä on hyödynnetty suunnittelussa.

Vuorovaikutuksen toteuttaminen kaavoja vastaavalla tavalla ei ole tarkoituksenmukaista kuntalaisten kannalta, koska jäisi epäselväksi, mikä merkitys heidän osallistumisellaan on, jos prosessin aikaansaannoksena on vain oikeusvaikutukseton suunnitelma. Myöskään menettelyistä valittaminen ei ole tarkoituksenmukaista eikä osallisten näkökulmasta ymmärrettävää. HSL pitää myös erikoisena sitä, että muutoksenhakua koskevien luonnosten mukaan ELY-keskuksella olisi valitusoikeus kaupunkiseutusuunnitelmasta (323 §). Kyseessä olisi oikeusvaikutukseton suunnitelma,

jonka on tarkoitus tukea kaupunkiseudun kuntien yhteistä tavoitteenasetantaa ja yhteistyötä seudullisissa kysymyksissä. Valtion viranomaisten muutoksenhakuoikeus kaupunkiseutusuunnitelmasta ei ole HSL:n näkemyksen mukaan perusteltu huomioiden kaupunkiseutusuunnitelman luonne ja oikeudellinen asema. Valtio on myös yksi osapuoli Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

HSL:n näkemyksen mukaan kaupunkiseutusuunnitelma ei esitettyssä muodossaan tuo lisäarvoa verrattuna nykyiseen Helsingin seudun suunnittelukäytäntöihin, vaan lisäksi jäykkyyttä, suunnittelun päällekkäisyyttä sekä työmäärää. Kaupunkiseutusuunnitelman laatiminen olisi käytännössä kuntien tai kuntayhtymien vastuulla, eikä näin mittavan uuden suunnitelman laatimiseen ole käytettävissä resursseja muiden velvoitteiden ohella tai niiden kärsimättä. Nyt esitetyn kaupunkiseutusuunnittelun mallin sijasta tulisikin

30.11.2021 326/00.04.02/2021

kehittää nykyistä MAL-suunnittelumenettelyä esimerkiksi lisäämällä osallistamista suunnitteluvaiheessa ja selkeyttämällä suunnitelmaa koskevaa päätöksentekomenettelyä.

HSL on valmis omasta puolestaan jatkamaan Helsingin seudulla MAL-suunnittelun ja liikennejärjestelmäsuunnittelun koordinoivaa rooliaan ja kehittämään edelleen yhdessä seudun kuntien ja valtion viranomaisten kanssa MAL-suunnittelua ja siihen kiinteästi kytkeytyvää MAL-sopimusmenettelyä.

Mikäli kaupunkiseutusuunnitelmaa koskevat säännökset pidetään kaavoitus- ja rakentamislainsäädännössä, on samalla tarpeen välttämätöntä selventää kaupunkiseutusuunnitelmien suhdetta liikennejärjestelmäsuunnitteluun.

Yleiskaava ja asemakaava

HSL pitää yleiskaava- ja asemakaavoituksen sujuvuutta ja toimivuutta sekä niiden toteutettavuutta tärkeänä ja korostaa kuntien käytännön kokemusten ja asiantuntemuksen huomioon ottamista lainsäädäntöä edelleen kehitettäessä. HSL kannattaa asemakaavoituksen laatuvaatimusten laajentamista koskien liikenteen järjestelyjen toimivuutta ja turvallisuutta sekä vähähiilisen liikkumisen, erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten toteutumista.

HSL pitää erittäin tärkeänä, että yleis- ja asemakaavavaiheen suunnittelussa huomioidaan riittävästi joukkoliikenteen järjestämismahdollisuudet mm. tarvittavan infrakentteen mitoituksen ja toiminnallisuuden kannalta. Viihtyisyyden nostaminen terveellisen ja turvallisen ympäristön laatutekijöiden lisäksi on kannatettavaa. Jalankulkuympäristön viihtyisyys parantaa samalla myös joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Aloiteoikeuteen liittyen olisi hyvä laissa tai sen perusteluissa selkeyttää, onko kuntayhtymällä, kuten HSL:llä oikeus tehdä kaavoitusta koskevia aloitteita. Aloiteoikeuden suhteen tulee myös tunnistaa siihen liittyvät riskit. Aloiteoikeudella ei liene tarkoitettu lisätä mahdollisuuksia vaikeuttaa yleisen tarpeen kannalta tarvittavien tilavarausten, kuten terminaalien tai pysäkkien osoittamista tai pysyttämistä kaavoissa.

HSL:n näkemyksen mukaan oikea-aikainen viranomaisyhteistyö ja liikenteellisten vaikutusten arviointi monipuolisesti on tärkeää kuntakaavoituksessa, erityisesti konkreettisesti rakentamista ja infrasuunnittelua määrittävällä asemakaavatasolla. Tämä korostuu erityisesti silloin, kun asemakaavaa valmistellaan samanaikaisesti yleiskaavan kanssa. Yhtäaikainen valmistelu on hyvä kaavoitusta joustavoittava ja nopeuttava toimintatapa mutta se edellyttää myös riittävän laaja-alaista vaikutustarkastelua.

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

Emme ota kantaa.

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

Emme ota kantaa.

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.

Vaihtoehtoisessa mallissa maakuntakaavan oikeusvaikutuksia ei rajattaisi laissa vaan maakuntakaava olisi nykyiseen tapaan kokonaisuudessaan oikeusvaikutteinen. Malli ei kuitenkaan sisältäisi nykyisen lain mukaista maakuntakaavan toteuttamisen edistämismallia. 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 yhdyskuntarakenteen. Yksittäisen kunnan yhdyskuntarakenteeseen kuuluvia asioita ei olisi siten mahdollista sisällyttää maakuntakaavaan vaan ne ratkaistaan kuntakaavoituksessa.

HSL on tuonut tässä lausunnossaan esille huolensa maakuntakaavoituksen ohjausvaikutuksen vähenemisestä koskien erityisesti kaupunkiseudun alue- ja yhdyskunta- rakennetta ja ylikunnallisten tarpeiden yhteensovittamista hankkeissa, joiden sijoittamiseen liittyy erityisiä haasteita. Tässä suhteessa vaihtoehtoisen mallin mukainen ratkaisu voisi olla kehityskelpoisempi kuin lakiluonnokseen sisältyvä malli. Tulisi myös selvittää, voitaisiinko maakuntakaavoituksessa päättää kaavoituksen yhteydessä lakia laajemmasta oikeusvaikutteisesta sisällöstä alueiden erilaiset tarpeet huomioiden.

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?**

Emme ota kantaa.

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?

Emme ota kantaa.

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

Emme ota kantaa.

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

Emme ota kantaa.

Millaisia vaikutuksia näette ehdotettujen muutosten aiheuttavan?

Emme ota kantaa.

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Liite 1 Lausunto ympäristöministeriölle ehdotuksesta uudeksi kaavoitus- ja rakentamislaiaksi.pdf](#)

Keskimäki Julia
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - HSL Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä, Liikennejärjestelmä- ja tutkimukset osasto