

# Kaavoitus- ja rakentamislaki

## **Yleisiä kommentteja:**

Vanhentunut käsite “kevyt liikenne” poistettava laista järjestelmällisesti. Tämä on selostettu ja todettu oikein 104 §, mutta muutamissa kohdissa kummittelee: 307 § 2 mom (pykälä sekä perusteluteksti); sekä s. 42 taustoituksessa.

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

### **§5 Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen**

Pidämme §5 Ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen kaavoituksessa ja rakentamisessa erittäin tervetulleena lisäyksenä laissa. Muutenkin lain vahva ilmastonäkökulma on enemmän kuin tarpeen, jotta ilmastopäästöjä voidaan vähentää ja ilmastonmuutokseen sopeutua.

Erityisen hyvänä pidämme, että pykälän perusteluissa on vahvasti nostettu esiin alueidenkäytön erittäin suuri merkitys kestävästä liikennejärjestelmän luomisesta.

### **§14 Viranomaisille kuuluvat seurantatehtävät**

Olemme kuitenkin huolissamme tullaanko kestävästä liikennejärjestelmästä tukevaa yhdyskuntasuunnittelua tekemään jatkossa aiempaa enempää vai ei. Nyt mikään taho ei aktiivisesti seuraa ja valvo kuntia, maakuntia ja ELY:jä siitä ovatko niiden liikenne- ja ratatietojen kehittäminen kestävästi moottoriajoneuvoliikenteeseen. Eritasoliittymät ja isot kokoojakadut ovat edelleen arkipäivää, mutta baanat tai raitiotielinjat eivät.

Siksi toivomme, että lain §14 määritetään selvästi vastuuviranomainen, jonka tehtävä on seurata ja arvioida alueiden käytön vaikutuksia liikennejärjestelmään.

Rakennetun ympäristön tietojärjestelmässä tulee myös huomioida paremmin liikenne. Esimerkiksi vaihtoehtoiset liikenneskenaariot tulisi saada osaksi tietokantoja. Nyt liikennesuunnittelua tehdään käytännössä lähinnä autoliikenteen itseään toteuttavien ennusteiden pohjalta: ennustetaan, että autoliikenne kasvaa, joten tehdään lisää autoilua sujuvoittavaa infraa, joka johtaa autoilun kasvuun.

Vaihtoehtoja ei edes harkita eikä niiden vaikutuksia arvioida.

Nostaisimme myös lakiin sen, että liikennejärjestelmän tulee olla kokonaisvaikutuksiltaan kustannustehokas. Nykyinen autoiluun perustuva liikennejärjestelmä on erittäin tehoton tilan, ajan ja resurssien käytön suhteen.

Rakennetun ympäristön tietojärjestelmässä on myös huomioitava kaikki liikennemuodot jalankulusta autoiluun. Tällä hetkellä jalankulun ja pyöräliikenteen dataa kerätään erittäin huonosti ja tämä on iso syy miksi kestäviä liikennemuotoja ei huomioida.

Alueiden käytön liikennesuunnittelussa tulisivin painottaa sitä, että dataa on kerättävä suunnittelualan kaikista liikennemuodoista eikä pelkästään moottoriajoneuvoliikenteestä.

### **§15 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoitus ja sisältö**

Pykälä §15 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoitus ja sisältö unohtaa mielestämme ihmisen. Ehdotamme, että tavoitteisiin lisätään kohta "4) valtakunnallisesti merkittävä vaikutus kansalaisten hyvinvointiin, virkistykseen tai elinympäristön laatuun"

Tällainen hanke voi olla vaikkapa moottoritien tai kaivoksen rakentaminen, jonka aiheuttama estevaikutus jalankululle, pyöräliikenteelle sekä jokamiehen oikeuksille on suuri sekä sen aiheuttama melu- ja maisemavaikutus tien ympäristössä iso. Nämä voivat heikentää merkittävästi hankkeen vaikutusalueella asuvien tai aikaa viettävien ihmisten elämänlaatua.

Valtakunnallisissa tavoitteissa nämä hankkeet näkyvät mm. siinä muodossa millaista liikennejärjestelmää rakennetaan.

### **§ 20 Maakuntakaavan laadulliset vaatimukset**

Pykälässä 20 maakuntakaavan laatua määrittelee liikennejärjestelmän toimivuutta ja kestävyyttä koskeva vaatimus. Tämä on hyvä lisäys, jota kannatamme. Olemme kuitenkin huolissamme siitä mihin vaatimus lopulta ohjaa maakuntakaavaa.

Liikennehankkeita tarkasteltaisiin useista eri näkökulmista nyt §20 toinen kohdan mukaisesti:

*"liikennejärjestelmän toimivuuteen ja kestävyteen sekä ympäristön ja talouden kannalta kestäviin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyihin;"*

Näemme ongelmana on ettei lakiesitys priorisoi eri vaatimuksia. Nyt ehdotettu muotoilu mahdollistaa, että maakuntakaavan liikennehankkeita tarkastellaan 90 % moottoriajoneuvoliikenteen sujuvuuden näkökulmasta ja muut liikennejärjestelmään liittyvät asiat jätetään sen vuoksi paitsioon. Ehdotamme, että lain perusteluissa korostettaisiin päästöttömän sekä terveyttä edistävän liikennejärjestelmän luomista ja nostettaisiin tämä ensisijaiseksi tavoitteeksi. Toissijaisina tavoitteina voi olla liikennejärjestelmän sujuvuus ja se miten se palvelee yksilöiden ja elinkeinoelämän tarpeita.

### **§29 Yleiskaavan laadulliset vaatimukset**

Liikenteen kestävyys ja kulkumuotojen priorisointi on hyvin käsitelty §29 Yleiskaavan kohdalla ja tästä voisi ottaa mallia myös maakuntakaavaan (§20): *"Yleiskaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota:... liikennejärjestelmän toimivuuteen ja kestävyteen, erityisesti joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin;"*

Ylipäätään pidämme §29 vaatimuksia hyvinä ja perusteltuina.

### **§39 Asemakaavan laadulliset vaatimukset**

Pidämme asemakaavan laadullisia vaatimuksia onnistuneesti määriteltynä erityisesti liikenteen näkökulmasta.

### **Luku 11 Osallistaminen ja vuorovaikutus**

Lain kirjaukset osallistamisesta ja vuorovaikutuksesta ovat nykyäänkin ihan hyvä, mutta ongelma on käytännössä. Usein kuntien suunnittelussa saatetaan kokea, että kaikki muu osallistaminen jota ei ole laissa määrätty, on tarpeetonta eikä sitä sen vuoksi tehdä.

Esimerkiksi pyöräliikenteen edistämisyjärjestöissä ollaan todettu, että yleensä kaikkein antoisinta sekä järjestöaktiiveille ja kuntien yhdyskuntasuunnittelijoille ovat vapaamuotoiset keskustelutilaisuudet, joissa ajankohtaisia hankkeita käydään läpi riittävän aikaisessa vaiheessa. Koska tällaisia tilaisuuksia ei aina kuntien puolesta olla halukkaita järjestämään, joudutaan limboon jossa kunnat tuottavat vaikkapa katusuunnitelmia, joissa pyöräliikenne on huonosti huomioitu ja joista pyöräilyjärjestöt jättävät tiukat palautteet. Mutta mikään ei muutu koska perusratkaisut on päätetty jo ennen katusuunnitelman julkaisua. Mutta näihin perusratkaisuihin ei ole ollut mahdollista vaikuttaa tai käydä niistä avointa keskustelua. Joskus käykin niin, että 5-10 vuotta myöhemmin kunta uudistaa kadun vastaamaan sitä mitä aktiivit esittivät alunperinkin. Riittävän aikaisella keskustelulla ja vuorovaikutuksella oltaisiin saatu parempi lopputulos nopeammin, halvemmalla ja vähemmällä työllä.

Toivommekin, että lakiuudistuksen yhteydessä mietittäisiin miten osallistamista ja vuorovaikutusta voitaisiin tehdä yhä aikaisemmassa vaiheessa ja vapaamuotoisemmin.

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

### **§104 Maantien liikennealueen osoittaminen asemakaavassa**

Nyt pykälään on kirjattu että *“Asemakaavassa voidaan osoittaa maanteiden liikennealueita valta-, kanta- ja seututeitä varten sekä sellaisia niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. Maantiehen kuuluva jalkakäytävä tai pyörätie saadaan osoittaa maantien ajoradasta erilliseksi maantien liikennealueeksi, jos se on paikallisista olosuhteista johtuen perusteltua.”*

Ehdotamme sitä muutettavan seuraavaan muotoon: “Asemakaavassa voidaan osoittaa maanteiden liikennealueita valta-, kanta- seututeitä ja **pyöräiteitä** varten sekä sellaisia niitä yhdistäviä ja niiden jatkeena olevia teitä varten, jotka palvelevat pääasiallisesti muuta kuin paikallista liikennettä. **Täysin erillinen tai rata-alueella sijaitseva jalkakäytävä tai pyörätie voidaan osoittaa maantien liikennealueeksi”.**

Perustelut: Asemakaavassa tulisi olla mahdollista osoittaa maantiestä täysin erillinen pyörätie myös maantiealueeksi. Tämä helpottaisi erityisesti ratojen varsilla kulkevien valtion pyöräteiden toteutusta, jolloin

ne olisivat selkeästi osa valtion maantieverkkoa. Junaratojen varsilla kulkee Suomessa tuhansia kilometrejä huoltoteitä, joista osa olisi suhteellisen edullisesti muutettavissa laadukkaiksi, turvallisiksi ja sujuviksi pyöräteiksi.

Näin on jo paikoin toimittukin (esim. Helsingissä Pasila-Käpylä väli), mutta tällöin pyörätiealue on jouduttu vuokraamaan kunnan toimesta Väylältä. Erityisesti pienillä kunnilla voi hankaluuksia toimia Väyläviraston omistamalla maa-alueella ja toisaalta pyöräliikenteen pääreitit usein myös ylittävät kuntarajoja ja palvelevat näin pitkälti muuta kuin paikallista liikennettä. Tällöin olisi selkeämpää, että vastuu niistä olisi Väylävirastolla. Jotta näin tapahtuisi, pitäisi pyörätien olla osa Väyläviraston maantieverkosta myös kaavoituksessa.

On myös tilanteita, joissa pyörätie voi muodostaa oman valtion väylän vaikkei se suoraan liittyisi maantiehen tai rataan. Myös nämä yksittäiset pyörätiet pitää olla määriteltävissä maantiealueeksi.

On hyvä huomata, että syksyllä 2021 Väylävirastossa on myös valmistunut valtakunnallinen pyöräliikenteen ja jalankulun verkon kartoitus. Seuraava luonteva askel sen kehittämiseksi olisi määrittää yhteyspuutteet ja luoda tarvittaessa maantieverkosta irrallisia pyöräteitä.

Lisäksi sähköpyörien lisääntyminen pidetään pyörämatkojen pituuksia siten, että matkat ovat yhä useammin muita kuin paikallisia matkoja. Sähköpyöriä on Suomessa myyty jo yli 100 000 kpl ja arviomme mukaan jo vuoden 2025 paikkeilla puolet myytävistä pyöristä on sähköavusteisia.

Kuten lakiluonnoksen perusteluissa todetaan, niin laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä §4 ei määrittele maantien väylätyyppiä tai millä ajoneuvoilla sillä voi liikkua vaan nimenomaan korostaa, että maantie voi olla vain tietyn tyyppistä liikennettä varten: *“Maantie on valtion omistama tai tieoikeudella hallinnoima tie, joka on luovutettu yleiseen liikenteeseen ja on Väyläviraston hallinnassa. - - - Maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaisia liikennettä varten tarkoitettu tie.”*

Niinpä on turhaa määritellä kaavoitus- ja rakennuslaissa, että pyörätien tai jalkakäytävän pitää olla aina osa maantien ajorataa.

§104 perusteluissa toisen kappaleen alussa sivulla 333 puhutaan myös virheellisesti maantielaista eikä laista liikennejärjestelmästä ja maanteistä.

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

### **§ 290 Autopaikkojen järjestäminen**

Tämä pykälä on erittäin ongelmallinen. Nyt laissa sinetöidään se, että rakennuksessa tulee olla nimenomaan autopaikkoja. Pykälä tulisi muokata muotoon **“Ajoneuvopaikkojen järjestäminen”** ja pykälässä pitäisi puhua johdonmukaisesti ajoneuvoista. Tällöin kaavoittajalle ja rakentajalle jäisi vapaus päättää mille ajoneuvoille paikkoja järjestetään.

Liikenteessä on käynnissä valtavan nopea murros ja autopaikkoja olennaisempaa voi olla jo nyt vaikkapa sähkö- ja tavarapyörien turvallinen säilytys. Yhteiskäyttöautoilu, autoilun automaatio sekä sähköpyörien

lisääntyminen voivat vähentää merkittävästi autopaikkatarvetta ja tällöin kiinteistöissä kasvaa kiinnostus muuttaa autopaikat järkevämpään käyttöön.

Pykälän perusteluissa kirjoitetaan: “Autopaikkojen vapaa luovutus tai osoittaminen muuhun tarpeeseen kuin alun perin on rakentamisluvassa edellytetty, vaatii asemakaavan muutoksen tai poikkeamisen kautta saatavan hyväksynnän.”

Tämä on erityisen ongelmallinen ja se tulisi muuttaa. Meillä on tiedossa, että jo nyt vanhat taloyhtiöt haluaisivat muuttaa autotallin pyörätalliksi, mutta kaavamääräykset estävät tämän. Ongelma vältettäisiin puhumalla pykälässä ja sen perusteluissa ajoneuvopaikoista, joita voisi tarpeen mukaan muuttaa. Laissa on syytä todeta, että myös nykyisiä kaavoitettua autopaikkoja voi käyttää muidenkin ajoneuvojen, kuten polkupyörien tai kevyiden sähköajoneuvojen, pysäköintiin.

Kiinteistölle osoitettu velvollisuus järjestää ajoneuvopaikkoja rakentamisen yhteydessä on erityisen ongelmallinen tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla. Alueilla voidaan järjestää pysäköinti markkinaehtoisesti ilman kiinteistöihin sidottuja paikkoja. Nykyinen sekä ehdotettu velvoite järjestää pysäköintiä johtaa käytännössä siihen, että rakentamiseltaan kalleimpien paikkojen hintaa joudutaan subventoimaan asuntojen hinnoissa piilokustannuksina, ja käyttäjä ei maksa täyttä hintaa pysäköinnistä. Vaihtoehtoisesti jos autopaikkapykälää ei haluta muuttaa, tulee lakiin ehdottomasti kirjata myös velvoite pyöräpaikkojen järjestämisestä. Osassa Euroopan maita näin on toimittu. Asiasta lisää tässä raportissa:

[https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes\\_ECF\\_ONLINE.pdf](https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ONLINE.pdf)

## Lisätiedot

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

P. 044-2795588

[matti.koistinen@pyoraliitto.fi](mailto:matti.koistinen@pyoraliitto.fi)