



Enemmän tai vähemmän?

"Meillä on liikaa sääntelyä!" Tätä mieltä ollaan aika yleisesti rakennusalalla. Rakentamiseen pitää hakea lupa, etäisyyksiä naapureihin ja rantaan säännellään, jopa julkisivun väri voi olla ennalta päätetty. Jossain mennään niin syvällisiin asioihin, että määritellään jopa rakennuksen rungon materiaali kaavassa.

Sääntelyllä yleensä tarkoitetaan hyvää: suojellaan ympäristöä, minimoidaan haittaa naapurustolle, vähennetään korttelin kirjavuutta. Joskus tuntuu, että sääntely menee liian pitkälle, esimerkiksi silloin kun asuntojen keskikoko tai rakennettavien autopaikkojen lukumäärä on määritelty jo etukäteen. Myös näiden jälkimmäisten määräysten syyt on helppo ymmärtää, ainakin isommissa kaupungeissa.

Rakennusalalla sääntelyä on kahden tasoista: lainsäädäntöä ja kuntien omia määräyksiä. Monesti tästä syntyy harha, kun hallitusohjelmaan kirjataan sääntelyn purkaminen, mutta eniten rakentamista haittaavaksi koettua sääntelyä onkin kuntatasolla. Eikä erityisen tarkkoja määräyksiä kukaan kaavoihin pahuuttaan ole kirjoittanut. Niille kaikille on varmasti ollut aikanaan ihan hyvät perustelut, mutta maailma niiden ympärillä on muuttunut. Esimerkiksi nk. autopaikkanormi on vanhentunut sitä mukaan kun ympäristöarvot ovat nousseet tärkeämmäksi. Silti kevyttä liikennettä ja joukkoliikennettä voisi suosia kaupunkien kaavoituksessa vielä monilla uusilla tavoilla, joita näkee esim. Kööpenhaminassa ja Amsterdamissa.

Voiko sääntelyä sitten olla liian vähän? Mitä enemmän sääntelyyn jää tulkinnan varaa, sitä enemmän viranomaisten tulkinnot asian suhteen vaihtelevat. Rakennus-

hankkeissa tärkeää on linjausten ennakointi. Jos sääntely on tiukkaa, ei tulkinnan varaa jää ja ennakointi paranee.

Tiukka sääntely johtaa kuitenkin yleensä kustannusten nousuun. Siksi liiasta sääntelystä ei pidetä. Periaatteessa esimerkiksi asuntojen keskikoko määräytyisi oikeaksi kysynnänkin mukaan. Asuntojen rakentaminen on kuitenkin vuosien prosessi ja asuntojen käyttöikä on yleensä kymmeniä, jopa yli sata vuotta. Siksi asuntojen keskikokoa ei voi jättää markkinoiden määrättäviksi.

Mistä meillä sitten puuttuu sääntelyä? Olen itse kiinnittänyt huomiota erilaisten infrarakenteiden sääntelyyn tai oikeastaan sen puutteeseen. Meillä ei ole lainsäädäntöä, joka koskisi esimerkiksi siltoja. Rakenteiden luotettavuus pysyy niissä riittävällä tasolla, koska tilaajat tietävät mitä tekevät: Väylällä on hyvät tilaajaohjeet ja monet kunnatkin vaativat niiden noudattamista.

Tapiolan onnettomuus osoitti, mihin sääntelyn puute voi johtaa: jalankulkijoi-

den käyttöön oli tehty siltamainen rakenne pelkillä rakennustelineillä. Suunnittelijalta ei vaadittu pätevyyttä, eikä prosessiin kuulunut viranomaisvalvontaa. On selvää, että rakennustelineitä ei voida mitoittaa kuin pysyviä rakenteita. Kuitenkin kun rakennustelineitä käytetään jalankulkuun, meillä pitää olla yksikäsitteiset säännöt siitä, mitä suunnittelu- ja pätevyyden toteamisjärjestelmää käytetään.

Liiasta sääntelystä on myös haittaa valvonnan näkökulmasta. Esimerkiksi silloin kun rakennustuotteiden CE-merkintävaatimus tuli voimaan vuonna 2013, se herätti rakennusvalvonnassa pelkoa valtavasta työmäärästä lisää entisten päälle. Prosessi näyttää sitemmin vakiintuneen ja työmäärän lisäys on saatu hallintaan.

Uusin sääntely eli rakentamislupien 3 kk käsittelyaikavaatimus ja hiilijalanjäljen raja-arvon seuraaminen ovat nyt luupin alla. Aika näyttää mihin ne johtavat. •



Päivi Kamkare

Auli Lastunen

Eurokoodiasiantuntija
Rakennustuoteteollisuus RTT
auli.lastunen@rakennusteollisuus.fi